

ISSN 1234-2696

cena 17,90 zł
w tym 8% VAT

STALOWE SZLAKI

pismo o kolei

nr 4/2014 (121)

Parowozownia
Środa
Wielkopolska
Miasto
w latach
1970–1975

Między
Radzyniem
Chełmińskim
a Mełnem



ARCHIWALNE NUMERY STAŁOWYCH SZLAKÓW

Posiadamy w sprzedaży archiwalne numery **STAŁOWYCH SZLAKÓW**. Poniżej prezentujemy wykaz dostępnych numerów wraz z aktualną ceną sprzedaży. W przypadku zamówienia do 3 zeszytów należy doliczyć 3 zł na koszty przesyłki, przy zamówieniu powyżej 3 zeszytów należy doliczyć 6 zł na koszty przesyłki. Wyliczoną kwotę proszę wpłacić na konto wydawcy z podaniem listy zamówionych numerów oraz adresu, na jaki mają zostać wysłane.

Nr 2/2014..... 17,90 zł

Z KRAJU: Kp4 w Bieszczadach, 160-lat Górnośląskich Kolei Wąskotorowych, Kolej wąskotorowa w Ostrowie – 10 lat po zawieszeniu ruchu, WLS40-761 w Krakowie, Kolej wąskotorowa w Kopalni Soli Bochnia. Jednak pojechała – powitanie wiosny w Piasecznie
KOLEJE PRZEMYSŁOWE: Cegielnia „Cienia I” w Opatówku, Cegielnia „Podzamcze”
DZIEJE KOLEI: Szybka Kolej Miejska (SKM) w Trójmieście
BUDOWNICTWO KOLEJOWE: Żuraw wodny Dolnośląskich Zakładów Metalurgicznych w Nowej Soli



Nr 3/2014..... 17,90 zł

Z KRAJU: Chabówka – Nowy Sącz, Upadek ostatniego bastionu pary, Kp4 w Bieszczadach, Ostatnia jazda parowozu Px48-1756, Kolej wąskotorowa w Parku Śląskim, Białosławie pełną parą, Kolej Sochaczewska
KOLEJE WĄSKOTOROWE: Inżynier Romuald Wetzel pionier motoryzacji kolei, konstruktor pojazdów trakcji spalinowej
KOLEJOWE ARCHIWUM: Kolej wąskotorowa Gawia – lwie
TURYSTYKA KOLEJOWA: Pociągi pasażerskie na linii Ketrzyn – Węgorzewo

Nr 3/2013..... 16,90 zł

Z KRAJU: Nostalgia za parą 2013. Zimowy pociąg na Średzkiej K.W., Nocny przejazd do Zaniemyśla, MBxd1-201, Kolej wąskotorowa w Złotym Stoku, Krośnicka Kolej Wąskotorowa, III Złot Miłośników Kolei Wąskotorowych – Białosławie 2013
AKCESORIA KOLEJOWE: Lampa naftowa do parowozów PKP
KOLEJE PARKOWE: Kolej parkowa w Cichowie
DZIEJE KOLEI: Młodzieżowa Kolej Wąskotorowa „Lajkonik” w Krakowie
MODELARSTWO: Makieta Kopalni Soli w Wieliczce



Nr 1/2014..... 17,90 zł

Z KRAJU: Pełna parą do Dymowa, Zakład Torfowy Krakulice, Helska Kolej Wąskotorowa, Jesień na Żuławach
TABOR WĄSKOTOROWY: Wąskotorowy parowóz L. Zobel nr 177/1911 r. Huty Cynku „Kunegunda” w Zawodziu
KOLEJOWE ARCHIWUM: Zbiór drożni na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej część 2 Środkowy-wschód (część 2.1)
STATYSTYKA: Zarząd Kolei Dojazdowej Bytom
DZIEJE KOLEI: Nazwy kolei państwowych w Monarchii Austro-Węgierskiej

Nr 1/2013..... 16,90 zł

Z KRAJU: Jesień na Średzkiej Kolei Wąskotorowej
TABOR WĄSKOTOROWY: Wózki kłonicowe HZPML Hajnówka
KOLEJE NORMALNOTOROWE: Linia Hutniczo (Siarkowa) Szerokotorowa
DZIEJE KOLEI: Początkowy okres eksploatacji Nasielskiej KW
KOLEJOWE ARCHIWUM: Wykaz kolei wąskotorowych z 1927 r.
KOLEJE WĄSKOTOROWE: Numeracja taboru wąskotorowego z 1947 r.

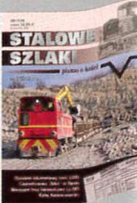


Nr 2/2013..... 16,90 zł

Z KRAJU: Koleje torfowe w okolicach Szczecinka, Bieszczadzka Kolejka Leśna w 2012 i 2013 r., Pociąg do Walii XXI finał WOSP
TABOR WĄSKOTOROWY: Wózki kłonicowe Zakładów Ostrowieckich
BUDOWNICTWO KOLEJOWE: Przebudowa budynku stacyjnego w Tulowicach na „Dom Ludowy”
DZIEJE KOLEI: Kolej Leśna Nadworna – Rafajłowa

Nr 2/2012..... 14,90 zł

Z KRAJU: Ostatnie lokomotywy SU45, Cementownia „Odra” w Opolu, Seria ST43, Grodziska Kolej Drezynowa, Otwarcie sezonu 2012 w Piasecznie
KOLEJOWE ARCHIWUM: Charakterystyka Kolei Jabłonowskiej w 1944 r.
Lokomotywa Ly-285, Ld1-302, Koleje wąskotorowe użytku niepublicznego CDDKP w 1982 r.
KOLEJE WĄSKOTOROWE: Kolej Antonowicka



Nr 3/2012..... 16,90 zł

Z KRAJU: Niemieckie imprezy kolejowe w Polsce, Lokomotywy serii SP32, Pociągi RETRO w Chabówce, Pociągami do Koronowa
KOLEJE WĄSKOTOROWE: 55 lat Kolej Parkowej w Chorzowie (1957–2012)
KOLEJE NORMALNOTOROWE: Polski tabor na targach INNOTRANS w Berlinie
KOLEJOWE ARCHIWUM: Wspomnienia z pierwszych powojennych dni pracy parowozowi w Piotrkowie Trybunalskim
OPINIE: Szynobusowa rewolucja, której nie było

Nr 1/2011..... 14,90 zł

Z KRAJU: Białosławie
TABOR NORMALNOTOROWY: Lokomotywy spalinowe Ls75 oraz ZLs75
KOLEJOWE ARCHIWUM: Wschodniokarpacie kolejki leśne, Maniewicze – Głęboke
BILETY KOLEJOWE: Radzywińska Kolej Dojazdowa



Nr 1/2012..... 14,90 zł

Z KRAJU: Ruda Śląska Huta „Pokój”, 113 lat Koszalińskiej Kolei Wąskotorowej, Śmigielka Kolej Wąskotorowa, „Mikołajki z TOWOS-em”
TABOR WĄSKOTOROWY: Adaptacja elektrowozów „Katik”
DZIEJE KOLEI: Kolej wąskotorowa Cukrowni „Cielce”
BUDOWNICTWO KOLEJOWE: Prefabrykowane ogrodzenia betonowe
PODRÓŻE Z...: Tadeuszem Suchorolskim
BILETY KOLEJOWE: Radzywińska Kolej Dojazdowa

Nr 3–4/2000..... 12,00 zł

Z KRAJU: EM10 w Zakopanem, Pomorze, Opalenica KD, Elcka KD, Wrocław, Jędrzejowska KD, Lokomotywnia Kielce, Przeworska KD, Słarska Poreba – Jelenia Góra, Lokomotywnia Poznań Główny, „Maltanka”
TABOR WĄSKOTOROWY: Lokomotywa V10C, Wagon cukrowni „Kruszwica”
STATYSTYKA: Koleje użytku niepublicznego nadzorowane przez ZKD Poznań



Nr 1–2/2001..... 14,00 zł

DZIEJE KOLEI: Kolej Cukrowni „Michałów”

Nr 1/2000..... 12,00 zł

Z KRAJU: Tczew – Skarszewy, Guchołazy, Rawicz – Miejska Górka, Bojanowo – Niechów, Kolej Cukrowni „Kruszwica”, Kolej Cukrowni „Dobre”, Pleszewska KD, KWB „Konin”
STATYSTYKA: Bydgosko-Wyrzyskie Koleje Dojazdowe
DZIEJE KOLEI: Elbląski kolejowy punkt zdawczy
TABOR WĄSKOTOROWY: Lokomotywa spalinowa WLS150 oraz 803D



Nr 2/2000..... 12,00 zł

Z KRAJU: WS Rogów, „Energia Żyrardów”, ZNTK Bydgoszcz, Elbląg
STATYSTYKA: KWK Sośnica
DZIEJE KOLEI: Kolej Cukrowni „Guzów”
ZAPISKI Z PODRÓŻY: Święta z „wibratorkiem”
OPINIE: Kolejowy marketing, czyli sław klienta niech się nie pęta
TABOR WĄSKOTOROWY: Lokomotywa spalinowa WLS150 oraz 803D

STAŁOWE SZLAKI

pismo o kolei

nr 4/2014 (121)

Przyjmujemy prenumeratę na 4 kolejne numery **STAŁOWYCH SZLAKÓW** w cenie 15,90 zł w sumie 63,60 zł. Wymienioną kwotę proszę wpłacić na konto wydawcy z podaniem, od którego numeru rozpoczyna się prenumerata i na jaki adres mają zostać wysłane zamówione egzemplarze. Cena **STAŁOWYCH SZLAKÓW** w sprzedaży detalicznej wynosi 17,90 zł

W chwili obecnej **STAŁOWE SZLAKI** są przedsięwzięciem non-profit, dlatego też autor zamieszczanego na naszych łamach artykułu otrzymuje jedynie egzemplarz autorski. Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych i zastrzega sobie prawo skracania, adiustacji tekstów i zmiany ich tytułów.

W **STAŁOWYCH SZLAKACH** można zamieścić ogłoszenie ramkowe w formacie od 1/4 szpalty do całej strony. Szczegółowy cennik wysyłamy na życzenie. Prowadzimy sprzedaż hurtową czasopisma.

Redakcja **STAŁOWYCH SZLAKÓW** nie ponosi odpowiedzialności za treść umieszczonych reklam. Poglądy przedstawiane w artykułach sponsorowanych nie muszą być zgodne z poglądami redakcji.

STAŁOWE SZLAKI

Adres redakcji:

ul. Pruszkowska 4B/27
02-118 Warszawa
e-mail: ambarszcz@interia.pl
tel. 504 132 408

Redaktor naczelny: Marek Barszcz

Członkowie kolegium redakcyjnego:

dr Zbigniew Tucholski
Jacek Wardęcki

Skład: KOLMARK – Jacek Wardęcki
Luxtorpeda Ekspres.pl – Marek Barszcz

Wydawca: Luxtorpeda Ekspres.pl, Marek Barszcz
ul. Pruszkowska 4B/27
02-118 Warszawa
NIP: 526 128 30 63
REGON: 143190165

Nr konta: Alior Bank
60 2490 0005 0000 4000 7334 1825

Druk: Chromadruk.pl

Nr rejestru: Pr 1479

Numer zamknięto: 28.02.2015 r.

spis treści

Z KRAJU

X Parowozjada	2
IV zlot miłośników kolei wąskotorowych – Białosłowie 2014	6
Wiosna z towosem na Średzkiej Kolei Powiatowej	10
„Nurki” w służbie PKP IC	11
Pociągi „retro” z Chabówki do Mszany Dolnej	12
Kolej Konna Mrozy – Rudka	13
Parowóz Tp4-148 w Czeremsze	15
Skansen kolei leśnej w Głuszu	15
Kolej wąskotorowa w zakładzie torfowym Grądy	16
Kolej wąskotorowa w zakładzie torfowym Samlino	19
120-lecie Żnińskiej Kolei Powiatowej	19
Tomaszów Mazowiecki – Spała. Dożynki Prezydenckie 2014	21
Lato 2014 na Piaseczyńsko-Grójeckiej Kolei Wąskotorowej	22
Skieriewice Ok1-266	23
100-Lecie kolei wąskotorowej w Krośniewicach	24
Pociąg specjalny na Starachowickiej Kolei Wąskotorowej	25
Krośnicka Kolej Wąskotorowa	26

TABOR WĄSKOTOROWY

Wagon wapniarka na tor 600 mm typu Csb2 Zakładów Ostrowieckich .. 27

PODRÓŻE Z ...

... Robertem Kolą – Między Radzyniem Chełmińskim a Melnem 30

KOLEJE WĄSKOTOROWE

Parowozownia Środa Miasto w latach 1970–1975 38 |

STATYSTYKA

Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego w Opolu	48
Zakłady Przemysłu Drzewnego Konewka	48
Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego Pruszków	49
Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego Wrocław	50
Ozorkowskie Zakłady Przemysłu Bawełnianego „Morfeo”	52

ORGANIZACJE POZARZĄDOWE

Polskie Stowarzyszenie Miłośników Kolei	53
Kolej Wąskotorowa Rogów – Rawa – Biała. FPKW	55

LISTY CZYTELNIKÓW

Kolej Parkowa w Chorzowie	56
---------------------------------	----

na okładce

I strona

Tabczka firmowa umieszczona na dwuosiowym parowozie Decauville (nr. fabr. 648/1912r.) „DIMITRIAS”. 27.09.2014 r. Fot. Marek Barszcz

Z KRAJU

X PAROWOZJADA

23-24.08.2014 r.

W dniach 23-24 sierpnia 2014 r. w Skansenie Taboru Kolejowego w Chabówce odbyła się jubileuszowa – X Parowozjada. W tegorocznej edycji imprezy wzięły udział parowozy z Chabówki: 0112-7, Ty42-107, TKh49-1, ponownie przywrócony do ruchu, legendarny OKz32-2 (data rewizji: 19.08.2014 r.) oraz gościnnie Ty42-24 ze Skansenu w Pyskowicach, TKt48-18 z Muzeum Przemysłu i Kolejnictwa na Śląsku w Jaworzynie Śląskiej jak również 477.043 z Czech i 477.013 ze Słowacji.

Tradycyjnie uruchomiono ogólnodostępne pociągi retro, które w dniu 23 sierpnia kursowały w relacjach: Chabówka – Zakopane (OKz32-2, EU06-01), Zakopane – Chabówka (OKz32-2), Chabówka – Dobra k. Limanowej – Chabówka (Ty42-107), Chabówka – Rabka Żaryte – Chabówka (0112-7) oraz służbowy Chabówka – Mszana Dolna – Chabówka (OKz32-2), natomiast dnia 24 sierp-

nia dwa pociągi w relacji: Chabówka – Mszana Dolna - Chabówka (Ty42-24).

Na terenie skansenu w sobotę zorganizowano pokazy parowozów, paradę zabytkowych składów pociągów (wyjeżdżających z hali), koncerty, konkursy oraz ... wioskę indiańską i wieczorny pokaz sztucznych ogni, natomiast w niedzielę w skansenie można było przejechać się w kabinie parowozu oraz obejrzeć zawody drużyn trakcyjnych. Od pewnego czasu można odnieść wrażenie, że impreza ta skierowana jest głównie do najmłodszych.

Warto odnotować fakt, iż Skansen wzbogacił się o kolejny czynny eksponat – lokomotywę SP42-260, która po naprawie przeprowadzonej w Sekcji Utrzymania i Napraw Taboru w Czechowicach Dziedzicach z dniem 04.08.2014 r. rozpoczęła służbę w Chabówce. Podczas naprawy przywrócono jej historyczny wygląd (malowanie, okrągłe zderzaki, zaokrąglone zgarniacze). Pomimo niesprawnego kotła ogrzewczego (brak części) jest to ostatnia czynna maszyna tej serii na PKP.



Szymon Jurkowski



SP42-260 nowy czynny eksponat Skansenu Taboru Kolejowego w Chabówce. 23.08.2014 r.

Fot. Szymon Jurkowski



O12-7 ze składem uczestniczącym w paradzie wjeżdża na stację w Chabówce. 23.08.2014 r.

Fot. Szymon Jurkowski



SP42-260 ze składem „ryflaków” wjeżdża na stację w Chabówce. 23.08.2014 r.

Fot. Szymon Jurkowski



góra: OKz32-2 z pociągiem dla „VIP”-ów przejeżdża przez Rabę Niżną. 23.08.2014 r.
dół: Parowóz OKz32-2, data ukończenia naprawy głównej: 19.08.2014 r. 23.08.2014 r.

Fot. Szymon Jurkowski





góra: Ty42-24 z pociągiem retro z Mszany Dolnej do Chabówki przejeżdża przez Rabę Niżną, 24.08.2014 r.
dół: Uczestniczący w Parowozjadzie czeski parowóz 477 013, 24.08.2014 r.

Fot. Szymon Jurkowski



IV ZŁOT MIŁOŚNIKÓW KOLEI WĄSKOTOROWYCH – BIAŁOŚLIWIE 2014

27-28.09.2014 r.

W dniach 27–28 września 2014 r. odbył się IV Złot Miłośników Kolei Wąskotorowych w Białosławiu. Pierwszego dnia przewidziano przejazd z Białosławia do Czajcza i następnie krótkie kursy z Czajcza do Wysokiej oraz do Kijaszkowa. Lokomotywy spalinowe (Ns2 Babelsberg 48108/1951 r., Ns3 Babelsberg 249165/1956 r., ZL105 Jung 7796/1936 r. z 3 kolebami, V10C Babelsberg 250341/1964 r. z wagonem krytym) wyruszyły o godzinie 09:00 z Białosławia do Czajcza. Godzinę później wyruszył pociąg prowadzony niemieckim parowozem O&K 7697/1920 r. zestawiony z dwuosioowych wagonów: cysterny z wodą, 2 węglarek oraz wagonu krytego (w trzech ostatnich wagonach podróżowali pasażerowie). Pociąg ten zatrzymał się na stacji w Kociku Młynie i ze względu na brak porozumienia z maszynistami został wezwany wóz strażacki, który jednak nie był potrzebny i po chwili odjechał. Również skład z parowozem O&K jakiś czas później odjechał, a do Kocika Młyna przyjechała luzem lokomotywa Ld1-1 wezwana ze względu na rzekome problemy parowozu O&K, jednak gdy okazała się niepotrzebna wróciła luzem do Białosławia, opóźniając nieco wyjazd następnego składu. Po przybyciu do Czajcza skład ten po doczepieniu lokomotywy Ns3 pojechał do Wysokiej. Kolejny skład zestawiony był z francuskiego parowozu Decauville 648/1912 r. „Dimitrias” oraz 5 koleb. Pociąg ten prowadzony przez nie-spotykany dotychczas w Polsce parowóz cieszył się największym zainteresowaniem fotografujących, którzy gonili go samochodami. Następny skład prowadził parowóz typu „Las” Ty-3471, któremu doczepiono 5 wagonów pasażerskich w tym 4 letniaki. Ostatni skład zestawiony był z wagonu krytego, węglarki oraz tzw. wagonu witaszyckiego, a na jego czele stanął żniński parowóz Px38-805 „Leon”. Pociąg ten dotarł do Czajcza ze sporym opóźnieniem, ze względu na wykolejenie w Pobórcu.

Parowóz Ty-3471 ze składem 5 wagonów pasażerskich wykonał 3 kursy relacji Czajcza – Wysoka – Czajcza. Natomiast parowozy O&K oraz Decauville jeździły do Kijaszkowa ze składem złożonym z 2 węglarek i wagonu krytego. Jako pierwszy w drogę powrotną z Czajcza do Białosławia wyruszył parowóz Px38-805 wraz ze swoim składem. Później w drogę powrotną udał się parowóz Decauville z wagonem krytym i 2 węglarkami pełnymi ludzi. Następny skład prowadził parowóz O&K ciągnący 5 koleb oraz cysternę z wodą. Za składem tym w drogę powrotną udał się tabor spalinowy: Jung z 3 kolebami oraz

Ns1 na popychu, V10C z wózkami kłonicowymi, Ns3 z wagonem krytym. Jako ostatni powrócił parowóz Ty-3471 z wagonami pasażerskimi. Należy zaznaczyć, że podczas imprezy pojawiły się również dreżyny: DL03 oraz Wmc-02.

Drugiego dnia imprezy od rana aż do rozpoczęcia parady taboru kursowały pociągi relacji Białosławie – Kocik Młyn zestawione z 5 wagonów pasażerskich i obsługiwane na przemian przez parowozy: Ty-3471 oraz Px38-805. Około godziny 13:30 po części oficjalnej rozpoczęła się parada taboru, w której udział wzięły: dreżyny DL03 i Wmc-017, lokomotywy spalinowe: Gls30, Jung, Ns1, Ld1-1, Ns3, V10C oraz parowozy: Decauville, O&K, Ty-3471 oraz Px38-805. Później parowozy przejechały dwukrotnie po stacji w Białosławiu połączone ze sobą. Po paradzie ponownie kursowały pociągi do Kocika Młyna.

Całą imprezę należy uznać za bardzo udaną, szczególnie, że udało się przywrócić do ruchu kolejne odcinki Wyrzyskiej Kolei Powiatowej, co pozwoliło na uruchomienie pociągów do Czajcza, Wysokiej i Kijaszkowa. Kolejną ciekawostką było pojawienie się parowozu Decauville. Dopisała również pogoda. Szkoda tylko, że na imprezie zabrakło parowozu Borsig z poznańskiej Maltanki, który gościł na poprzednich zlotach. Miejmy nadzieję, że w przyszłości zobaczymy 5 parowozów pod parą na torze 600 mm, a pociągi dotrą do stacji w Łobżenicy.

Wojciech Kamiński





Parowóz Decauville ze składem kolej przejeżdża obok wiejskich zabudowań w Czajczach, wzbudzając spore zaciekawienie mieszkańców. 27.09.2014 r.

Fot. Wojciech Kamiński



góra: Dwuosioowy parowóz Decauville (nr. fabr. 648/1912r.) „DIMITRIAS”. 27.09.2014 r.

z lewej: Lampa naftowa, tablica firmowa, smarownica kroplowa na pokrywie skrzyni suwakowej z parowozu Decauville. 27.09.2014 r.

Fot. Marek Barszcz



Pociąg specjalny prowadzony parowozem Decauville w drodze powrotnej do Białosłiwia. 27.09.2014 r.

Fot. Tomasz Jankowski



Pociąg z Białosłiwia do Kocika Młyna z parowozem Px38-805 chwilę po opuszczeniu stacji początkowej. 28.09.2014 r.

Fot. Wojciech Kamiński



WYSOKA-KD



góra z lewej: Budynek stacyjny w Wysokiej. 27.09.2014 r.

Fot. Marek Barszcz

góra z prawej: Parowóz O&K odjeżdża z Czajcza w kierunku Kijaszkowa. 27.09.2014 r.

Fot. Marek Barszcz

dół: Parowóz Px38-805 w drodze z Wysokiej do Czajcza. 27.09.2014 r.

Fot. Wojciech Kamiński



góra z lewej: Budynek stacyjny w Czajczach. 27.09.2014 r.

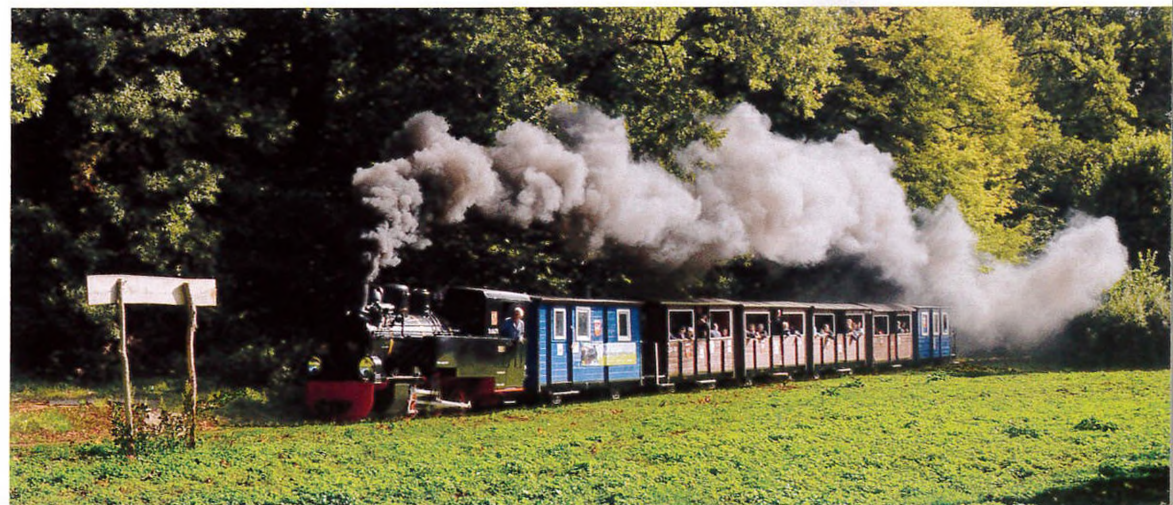
Fot. Marek Barszcz

góra z prawej: Nowa tabliczka na parowozie Px38-805 (ŻKP) Żnińska Kolej Powiatowa. 27.09.2014 r.

Fot. Marek Barszcz

dół: Parowóz Ty3471 z pociągiem turystycznym Białosłiwie – Kocik Młyn mija w kłębach pary przystanek Kocik Las. 28.09.2014 r.

Fot. Wojciech Kamiński





Parowóz Px48-1756 z pociągiem specjalnym do Zaniemyśla przed odjazdem ze stacji Środa Miasto. 17.05.2014 r. Fot. Wojciech Kamiński

WIOSNA Z TOWOSEM NA ŚREDZKIEJ KOLEI POWIATOWEJ

17.05.2014 r.

Dnia 17 maja 2014 r. Towarzystwo Przyjaciół Kolejki Średzkiej „Bana” zorganizowało imprezę z parowozem Px48-1756. Zaplanowano dwa przejazdy różnymi składami ze Środy Miasto do Zaniemyśla.

Od samego rana parowóz manewrował na stacji Środa Miasto, wyciągając z bocznych torów rzadko używane wagony towarowe



Skład do Zaniemyśla na przystanku Płaczki. Pan z gąsiorem przesiada się z „Nysy” do pociągu. 17.05.2014 r. Fot. Wojciech Kamiński

Px48-1756 z pociągiem specjalnym relacji Środa Wilkp. Miasto – Zaniemyśl wjeżdża na stację Płaczki. 17.05.2014 r. Fot. Wojciech Kamiński



potrzebne do zestawienia składu pociągu. Pierwszą oficjalną częścią imprezy był pokaz ważenia wagonów (niestety pustych) na wadze wagonowej. Później zestawiono skład pociągu specjalnego. Po godzinie 8:00 parowóz wyruszył ze składem 2 wagonów osobowych 1Aw, wagonem bagażowym Fxh oraz 3 krytymi wagonami towarowymi. Organizator zadbał o uatrakcyjnienie przejazdu, dzięki czemu na trasie pojawiło się 6 samochodów zabytkowych: Nysa, Żuk, Warszawa 223, Fiat 126p oraz 2 Fiaty 125p (z różnych lat). Pojazdy pozowały ze składem pociągu podczas licznych fotostopów. Zorganizowano też wiele ciekawych scenek rodzajowych. W Płaczkach podróżny przyjechał Nysą i przesiadł się do pociągu, a w tym czasie na przejeździe oczekiwał Fiat 125p. W Śnieciskach zorganizowano scenę gaszenia pożaru z wykorzystaniem strażackiego Żuka. Na tej stacji pozostały na bocznym torze 2 kryte wagony towarowe. Po dotarciu do stacji końcowej w Zaniemyślu odbyły się kolejne manewry, parowóz zostawił tu kryty wagon towarowy. Podczas powrotu na przystanku w Polwicy na pociąg specjalny oczekiwał zabytkowy ciągnik rolniczy Ursus wraz z przyczepą, który wziął udział w 2 fotostopach. Na stacji Śnieciska doczepiono zestawione wcześniej 2 kryte wagony towarowe i taki skład w strugach deszczu dotarł do stacji Środa Wąsk. Tutaj parowóz został odłączony i pojechał na stację Środa Miasto luzem, po czym wrócił pchając 3 wagony towarowe (2 Pddxh oraz Wddxh). Zostały one doczepione na końcu składu po czym długi pociąg towarowo-osobowy ruszył po mokrych szynach na stację Środa Miasto. Podjechać udało się dopiero za drugim razem i to z dużymi problemami. Na stacji Środa Miasto zaplanowano krótką przerwę dla uczestników imprezy. Punktualnie o godzinie 15:30 parowóz Px48-1756 wyruszył ponownie do Zaniemyśla, tym razem ze składem złożonym z wagonu bagażowego Fxh oraz 2 wagonów 1Aw. Podczas tego przejazdu pociągowi towarzyszyły 4 zabytkowe samochody: Żuk, Nysa, Fiat 126p i jeden z Fiatów 125p. Również zorganizowano scenki rodzajowe. W Słupi Wielkiej do pociągu wsiadała podróżna przywieziona przez koleżankę Fiatem 125p. Na stacji w Zaniemyślu podczas manewrów na koniec składu doczepiono zestawiony wcześniej towarowy wagon kryty. Tutaj również była ostatnia okazja do wykonania zdjęć pociągu z zabytkowymi samochodami, które nie pojawiły się w dalszej części imprezy. Po wykonaniu manewrów skład wyruszył w kierunku Środy Wielkopolskiej, po drodze zatrzymując się jeszcze na kilka fotostopów. Impreza zakończyła się planowo tuż przed godziną 19:00 na stacji Środa Miasto. Po imprezie wykonano manewry i parowóz wjechał do szopy. Nie obyło się bez przygód, ponieważ była otwarta tylko jedna część bramy wjazdowej do szopy, czego nie zauważył maszynista. Tender parowozu Px48-1756 uderzył w zamkniętą część, lekko ją wyginając.

Cała impreza była bardzo udana. Trzeba docenić dobre przygotowanie oraz zorganizowanie zabytkowych samochodów towarzyszących pociągowi podczas przejazdu. Szkoda, że już 31 maja 2014 r. kończy się rewizja parowozu Px48-1756 i zostanie on zastąpiony przez lokomotywę serii Lxd2, której na tej wąskotorówce nigdy nie było.



Wojciech Kamiński



Pociąg TLK Pojezierze relacji Katowice – Gdynia Główna prowadzony „nurkiem” 754 037-0 rusza ze stacji Giżycko. 20.07.2014 r. Fot. Wojciech Kamiński

„NURKI” W SŁUŻBIE PKP IC

28.08.2014 r.

W związku z brakiem lokomotyw spalinowych w spółce PKP Intercity służących do obsługi pociągów TLK na liniach nieelektryfikowanych: na Hel oraz do obsługi linii Białystok – Suwałki oraz Elk – Karsze zdecydowano się na wypożyczenie 3 lokomotyw serii 754 ze spółki České Drahy. Początkowo trasę na Hel obsługiwały lokomotywy serii SM42. Problem pojawiał się podczas obsługi pociągu EIC Jantar z Warszawy, który składa się z wagonów klimatyzowanych, a podczas jazdy z Gdyni Głównej do Helu z lokomotywą SM42 na czele klimatyzacja nie działała. W Białymstoku do pierwszych dni lipca 2014 r. stacionowały dwie lokomotywy serii SU45 wypożyczone z Przewozów Regionalnych, jednak seria ta jest w schyłkowym okresie eksploatacji. W razie awarii jednej z lokomotyw serii SU45 w zastępstwie używano własnej lokomotywy serii SM42 (w ostatnim okresie najczęściej SM42-1008).

Aby czeskie lokomotywy serii 754 dostały dopuszczenie do jazdy po torach PKP PLK należało przeprowadzić testy. Jako pierwsza, 15 września 2013 r. na tor doświadczalny Instytutu Kolejnictwa w Żmigrodzie przyjechała lokomotywa 754 025-5. Ostatecznie w połowie czerwca 2014 r. „nurek” 754 025-5 pojawił się w lokomotywni Gdynia Grabówek. W czerwcu odbyły się jazdy próbne tej lokomotywy mające na celu zapoznanie maszynistów z pojazdem. W planowym ruchu na Hel w obsłudze pociągów EIC Jantar (z Warszawy), TLK Doker (z Katowic) oraz TLK Posejdon (z Lublina) „nurek” pojawił się 28 czerwca 2014 r. Kolejne dwie lokomotywy 754 037-0 oraz 754 026-3 przyjechały do Polski 5 lipca 2014 r. i tym razem pojechały do Białegostoku. Pierwszy raz w obsłudze pociągu TLK Hańcza na odcinku z Białegostoku do Suwałk „nurek” 754 037-0 pojawił się 7 lipca 2014 r. Niestety drugi z „nureków”, który trafił do Białegostoku po krótkotrwałej pracy został odstawiony (przez jakiś czas stał na stacji w Grajewie) ze względu na przesunięte obręcze. W tym czasie w obsłudze pociągów TLK Rybak oraz TLK Pojezierze na odcinku Elk – Karsze jeździła lokomotywa SM42-1008. 18 lipca 2014 r. do Gdyni

przyjechał kolejny „nurek” 754 046-1. Wtedy też „nurek”, który był tu wcześniej 754 025-5 pojechał do Białegostoku. Od 19 lipca w obsłudze pociągów TLK na linii Elk – Karsze pojawił się „nurek” 754 037-0, a maszyna przybyła z Gdyni 754 025-5 później zaczęła obsługiwać pociąg TLK Hańcza (19 lipca z pociągiem TLK Hańcza pojechała SM42-1008). Od tego czasu lokomotywy te na zmianę pojawiają się w obsłudze tych pociągów.

Wypożyczenie „nureków” jest tylko rozwiązaniem tymczasowym. W najbliższym czasie do spółki Inter City ma trafić 10 zmodernizowanych



Lokomotywa 754 037-0 z pociągiem TLK Pojezierze relacji Katowice – Gdynia Główna przejeżdża nad Kanałem Łuczańskim w Giżycku łączącym jeziora Niegocin i Kisajno. 22.07.2014 r. Fot. Wojciech Kamiński

wanych dwuagregatowych lokomotyw serii SU42 wyposażonych w urządzenia umożliwiające zasilanie wagonów w składzie pociągu. Pierwsza z tych lokomotyw SU42-1001 pojawiła się w obsłudze pociągów TLK pod koniec sierpnia 2014 r.



Wojciech Kamiński



Dyżurny ruchu stacji Mszana Dolna wyprawił popołudniowy pociąg z parowozem TKh49-1 typ „Ferrum”. 05.07.2014 r. Fot. Andrzej Rapacz

POCIĄGI „RETRO” Z CHABÓWKI DO MSZANY DOLNEJ

05.07.2014 r.

Postanowiłem pojechać do Mszany Dolnej, aby sfotografować wakacyjne pociągi „retro” na trasie z Chabówki do Mszany Dolnej. Wybrałem się w drugi weekend kursowania zabytkowych składów, w sobotę 5 lipca 2014 r. Pierwszy pociąg spotkałem w Mszanie przy semaforach wjazdowych na stację. Niestety poranne słońce skryło się w chmurach. Pociągiem jechało wielu podróżnych, do czego przyczyniły się letnia pogoda i początek wakacji. Większość pasażerów wysiadła z wagonów i obserwowała lub fotografowała manewry lokomotywy objeżdżającej skład. Pociąg prowadził parowóz TKh49-1 typu „Ferrum”, przeznaczony do obsługi pracy manewrowej na terenie zakładów przemysłowych. Pierwszy raz widziałem go w ruchu i myślałem, że sprawdził się na tej trasie, bo nie było konieczności dodatkowego wodowania maszyny na stacji w Mszanie.

Na popołudniowy pociąg udałem się na stację w Rabce Niżnej. Znajduje się tu zabytkowy drewniany budynek stacyjny. Jest zachowany w dobrym stanie, choć zauważyłem kilka obsuniętych dachówek. Niestety jest opuszczony i ma pozabijane drzwi i okna. W wykazie zamieszczonym w książce Kolej Transwersalna, Ryszard Stankiewicz, Edward Wieczorek, określono datę budowy budynku na 1947 r. Myślałem, że jest on o wiele starszy. Wraz z przyjazdem pociągu wyszło słońce. Miły widok, mimo, że pociąg ustawiony był pod słońcem, to otwarta przepustnica parowozu przyczyniła się do powstania efektownego dymu uwiecznionego na zdjęciu. Zdążyłem do Mszany, by jeszcze raz sfotografować wjazd pociągu na stację. Akurat na polanie góry Strzebel płonęło ognisko, z którego wydobywał się biały dym.

Pociągi „retro” kursowały w każdy weekend lipca i sierpnia (również 15.08, oprócz 23.08) oraz w ostatni weekend czerwca. Odjeżdżały z Chabówki o 10.30 i 15.10 przyjazd do Mszany o 11.24, 15.58, odjazd 11.45, 16.18, przyjazd do Chabówki 12.35, 17.00. Według informacji zamieszczonych na stronie internetowej skansenu z pociągów retro w lecie skorzystało kilkanaście tysięcy turystów.

Mszana Dolna. Popołudniowy pociąg turystyczny prowadzony parowozem TKh49-1 typ „Ferrum”. 05.07.2014 r.

Fot. Andrzej Rapacz





Pociąg turystyczny z parowozem TK49-1 zbliża się do przejazdu w Rabce Niżniej mijając drewniany budynek dworcowy. 05.07.2014 r. Fot. **Andrzej Rapacz**

Warto byłoby pomyśleć o dodatkowych atrakcjach powiązanych z podróżą historycznym pociągiem. Przejazd do Kasiny Wielkiej i skorzystanie z wyciągu na Śnieżnicę w lecie jest niemożliwy, lecz parę minut pieszo od stacji w Mszanie jest świetna cukiernia. Dostarczona do pociągu za dodatkową opłatą, kawa z pysznym ciastem, byłby świetną atrakcją. Może kiedyś pojedziemy z parowozem na kawę i ciasto...



Andrzej Rapacz

ekipa popularnego serialu telewizyjnego Ranczo, o czym przypomina okolicznościowa tablica na przystanku przy sanatorium. Dalsze plany zakładają budowę budynku stacyjnego w Mrozach, w którym planuje się otwarcie restauracji. Na zakończenie warto wspomnieć, że Mrozy od 1 stycznia 2014 r. są miastem. Jest to nietypowy przypadek, kiedy miejscowość posiadała swój tramwaj (co prawda konny) zanim uzyskała prawa miejskie.



Tomasz Jankowski

KOLEJ KONNA MROZY – RUDKA

30.08.2014 r.

Dnia 28.10.2011 r. miało miejsce otwarcie Kolei Konnej Mrozy – Rudka. Szlak poprowadzono po starotorze kolei istniejącej w latach 1902–1967, która służyła do dowozu zaopatrzenia i pacjentów do sanatorium w Rudce. Odbudowana linia jest minimalnie krótsza od pierwotnego. Szlak rozpoczyna się ok. 300 m od stacji kolejowej na leśnej polanie. Kolej konna w sezonie turystycznym kursowała w soboty między godz. 15 a 19 oraz w niedzielę między godz. 12 a 18. Bilet normalny w obie strony kosztował 10 zł. Wiosną 2014 r. na kolei gościła



Mrozy. Wagon kolei konnej przed odjazdem do Rudki. 30.08.2014 r.

Fot. **Tomasz Jankowski**



Mrozy. Wagon kolei konnej w drugim dniu kursowania. 29.10.2011 r.

Fot. Marek Barszcz



Na trasie Kolei Konnej Mrozy – Rudka. 29.10.2011 r.

Fot. Marek Barszcz

PAROWÓZ Tp4-148 W CZEREMSZĘ

18.09.2014 r.

Dzięki staraniom Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przyjazny Transport z Czeremchy w zeszłym roku rozpoczęły się prace nad utworzeniem nowego Muzeum Kolejowego. Dzięki pracy wolontariuszy udało się przygotować teren w rejonie przejazdu kolejowego na ul. 1 Maja pod ekspozycję plenerową. 22.11.2013 r. za pomocą lokomotywy SM30-091 przeciągnięto parowóz Tp4-148 wraz z dźwigiem kolejowym z dotychczasowego miejsca postoju przy lokomotywni na nowe miejsce ekspozycji. Parowóz ten, związany historycznie z Czeremchą, został pieczołowicie odrestaurowany i prezentuje się niezwykle pięknie. Ekspozycję uzupełniono ustawiając semafor kolejowy i wskaźniki. Niestety nie udało się Stowarzyszeniu pozyskać lokomotywy ST44-107, pomimo starań o jej zachowanie została ona pocięta na złom. Stowarzyszenie było też organizatorem wystawy filatelistycznej poświęconej 140-leciu kolei Odessa – Królewiec, która to linia przebiega przez Czeremchę. Osoby chcące wesprzeć prace Stowarzyszenia mogą przekazać 1% swojego podatku na realizację celów statutowych, Stowarzyszenie jest bowiem wpisane na listę organizacji pożytku publicznego.



Tomasz Jankowski

SKANSEN KOLEI LEŚNEJ W GŁUSZCU

18.09.2014 r.

Na terenie Białowieckiego Parku Narodowego, 2 km na północ od wsi Stare Masiewo w 2003 r. zorganizowano mini skansen kolei leśnych. Początkowo plany zakładały uruchomienie pociągów turystycznych na zachowanych blisko 4 km linii wąskotorowej należącej dawniej do OTL Hajnówka. W tym celu sposobem gospodarczym wybudowano „wagon motorowy”. Zastosowano silnik od samochodu dostawczego Żuk. Wagon ten został przystosowany do przewozu rowerów. Niestety bliskość rezerwatu Głuszczyca i lokalizacja na uboczu głównych tras turystycznych przekreśliła te ambitne plany. Skansen uzupełniono o konstrukcję będącą atrakcją parowozu, sprowadzono 2 platformy leśne, 2 pary wózków kłonicowych oraz wagon letniak. Ustawiono tablice z informacją turystyczną oraz wybudowano wiatę stylizowaną na stację kolei.

Będąc z wizytą w Puszczy Białowieckiej warto udać się do Głuszczy, zwłaszcza że w tej okolicy zachowało się sporo starotorzy a w terenie można odnaleźć miejsca po dawnych ładowniach drewna.



Tomasz Jankowski



Parowóz Tp4-148 i dźwig ustawione na nowym miejscu w pobliżu przejazdu kolejowego na ul. 1 Maja. 18.09.2014 r.

Fot. Tomasz Jankowski



Mini skansen kolejowy w Głuszczy. Na pierwszym planie „wizja nieznanego artysty” – atrapa parowozu. 18.09.2014 r.

Fot. Tomasz Jankowski



Wagon motorowy zbudowany sposobem gospodarczym na terenie mini skansenu w Głuszczy. 18.09.2014 r.

Fot. Tomasz Jankowski



Grądy. Zmodernizowana lokomotywa typu GLs30 na terenie zakładu. 22.09.2014 r.

Fot. Tomasz Jankowski

KOLEJ WĄSKOTOROWA W ZAKŁADZIE TORFOWYM GRĄDY

22.09.2014 r.

W położonych na północ od Gryfic Grądach znajduje się przedsiębiorstwo Lasland zajmujące się wydobyciem i przerobem torfu.



Grądy. Lokomotywa Diema, z tyłu lokomotywa powstała na bazie podwozia od GLs30. 22.09.2014 r.

Fot. Tomasz Jankowski

Jest to nowoczesny zakład, który w oparciu o skomputeryzowaną niemiecką linię produkcyjną zajmuje się produkcją i sprzedażą torfu pod własną marką „Kronen” na potrzeby przemysłu ogrodniczego w Polsce i za granicą.

Zakład powstał w połowie lat 60. XX w. Na dzień dzisiejszy łączna długość szlaku wąskotorówki wynosi ok. 15 km toru o prześwicie 600 mm. Kolej wąskotorowa składa się z dwóch linii głównych, które rozpoczynają się ok. 100 m od bramy kolejowej zakładu: pierwsza o długości ok. 1 km prowadzi na „stare” pole torfowe eksploatowane od 1965 r., zaś druga o długości ok. 2 km prowadzi na „nowe” pole. Wydobycie rozpoczęto na nim w 1985 r. Linia na „nowe” pole została 3 lata temu wyremontowana, zastosowano na niej ciężkie szyny oraz na znacznej części trasy podkłady normalnotorowe. Linia ta przecina DK 110, a przejazd przez tę drogę jest zabezpieczony sygnalizacją świetlną. Obecnie wydobywa się już tylko torf frezowany. Torfu cegielkowego nie wydobywa się od ok. 7 lat. Z chwilą zaprzestania wydobycia torfu cegielkowego na kolei w Grądach przestano wykorzystywać pręśla patentowe. Spory ich zapas wraz z przenośnymi rozjazdami zgromadzono zarówno na szlaku jak i na terenie zakładu.

Torf wydobywany jest od maja do sierpnia. W pozostałym okresie surowiec zwozi się z pola do zakładu. Tak więc kolej działa przez

cały rok. W porze zimowej do utrzymania przejezdności torowisk stosuje się specjalne wagony gospodarcze. Aktualnie na kolei używa się kilkudziesięciu wagonów. Najczęściej formuje się długie, liczące do 15 wagonów składy prowadzone w potrójnej trakcji (2 lokomotywy na czele plus lokomotywa popychająca. Na stanie znajduje się 9 lokomotyw z czego najczęściej w ruchu są 4. Początkowo używano lokomotyw WLS50. Jedna z nich – WLS50-1942 wraz z 2 kolebami została zachowana na terenie zakładu w charakterze pomnika techniki. Obecnie dominują lokomotywy DIEMA, które zostały zmodernizowane w miejscowym warsztacie. W Grądach używane są też 2 lokomotywy GLs 30. Jedna z nich została całkowicie przebudowana (obudowa silnika i kabina od niej znajdują się nadal na terenie zakładu), zaś druga została w znacznym stopniu zmodernizowana. Wszystkie lokomotywy posiadają dobudowane pomosty dla pracowników udających się na pole torfowe oraz zbiorniki na piasek zbudowane sposobem gospodarczym. Zmieniono przeniesienie napędu z łańcuchowego na hydrauliczny oraz w celach poprawy bezpieczeństwa wyposażono je w dodatkowe światła.



Grądy. Ładowny skład w trakcji potrójnej powraca z „nowego” pola (z tyłu niewidoczna 3 lokomotywa). 22.09.2014 r. Fot. Tomasz Jankowski



Grądy. Pryzma torfu na „starym” polu gotowa do wywieżenia do zakładu. 22.09.2014 r. Fot. Tomasz Jankowski



Grądy. Zmodernizowana lokomotywa typu GLs30 na tle wiaty do przechowywania torfu. 22.09.2014 r. Fot. Tomasz Jankowski



Teren zakładu torfowego w Grądach, na pierwszym planie zmodernizowana lokomotywa typu GLs30. 22.09.2014 r. Fot. Tomasz Jankowski



Zakład torfowy w Grądach. Po lewej lokomotywa nr 7. Po prawej lokomotywa nr 6 częściowo przestłonięta przez lokomotywę nr 9. 22.09.2014 r.

Fot. Tomasz Jankowski

Torf przewożony jest w wagonach typowych dla tego typu kolei. Rozładunek ma miejsce na terenie zakładu za pomocą bocznych wyrotnic. W celach gospodarczych używane są również wagony platformy, koleby i cysterny. Część wagonów do przewozu torfu została sprowadzona z Niemiec. Miejscowy warsztat zajmuje się zarówno remontami, jak i przebudową posiadanego taboru.

Osoby planujące odwiedzić ten interesujący zakład i jego koleję powinny pamiętać o dużym zagrożeniu pożarowym występującym na terenie kopalni.



Tomasz Jankowski

Grądy. Układ torowy na „nowym” polu wydobywczym. 22.09.2014 r.

Fot. Tomasz Jankowski



góra: Grądy. Lokomotywy DIEMA nr 6 i nr 9. 22.09.2014 r.

dół: Szlak prowadzący na „stare” pole. Po lewej przesła patentowe zdjęte z terenu wyrobiska. 22.09.2014 r.

Fot. Tomasz Jankowski



KOLEJ WĄSKOTOROWA W ZAKŁADZIE TORFOWYM SAMLINO

22.09.2014 r.

W położonym niedaleko Golczewa Samlinie istnieje zakład pozyskiwania torfu Bio Produkty Samlino, w którym do transportu surowca używana jest kolej wąskotorowa. Powstał on ok. 1970 r. Z zakładu do kopalni torfu poprowadzono linię kolejową o szerokości toru 600 mm zbudowaną z lekkich szyn. W 2004 r. linia główna liczyła ok. 2 km i miała formę pętli. Skład na pole torfowe wyjeżdżał bramą północną, a po załadunku wracał na teren firmy bramą południową. Na terenie zakładu istniał tylko 1 tor zeberkowy¹. Początkowo do prowadzenia pociągów używano lokomotywy WLS50 ZNTK Poznań 2345/1975 r. (na budce tabliczka z numerem 2309). Ze względu na swoją masę nie sprawdziła się ona na linii zbudowanej z lekkich szyn. Obecnie na kolei eksploatowane są lekkie lokomotywy DIEMA. Typowy skład pociągu w Samlinie to lokomotywka z 3 wagonami. Ponieważ zakład w Samlinie ma tego samego właściciela, co zakład w Parsęku to istnieje między nimi możliwość wymiany lokomotyw. Obecnie pętla torowa już nie istnieje. Szlaki kolei nadal wychodzą na pole torfowe bramami północną i południową, jednak część torów tworząca pętlę została rozebrana. Zamiast tego od linii głównej wybudowano tory boczne prowadzące do miejsc pozyskiwania torfu. Jesienią 2014 r. na kolei znajdowały się 4 lokomotywy DIEMA (dwie z budką i dwie bez) oraz około 11 wagonów². W sezonie letnim kolej jest nieczynna. Nieużywane lokomotywy i wagony były zestawione z toru. Zwózkę torfu z przym rozpoczyna się późną jesienią i kończy się na wiosnę. Wszystko wskazuje na to, że w najbliższym czasie kolej wąskotorowa może być zlikwidowana ze względu na wyczerpywanie złoża torfu, a także bardziej ekonomiczny transport kołowy. Na wyeksploatowanym polu torfowym założono plantację borówki kanadyjskiej. Warto wspomnieć, że do Samlina dochodziła bocznicą Pomorskich KD wychodząca z linii Golczewo – Śniatowo.

¹ Marek Malczewski, Zakład Torfowy Bio Produkty, *Świat Kolei* 2/2002.
² pracowały m.in. lokomotywy DIEMA DFL 10/16 o nr. 4714/1984 r. żółta z kabiną sprowadzona z Holandii oraz DS14 1932/1956 r. szara z kabiną.



Tomasz Jankowski

120-LECIE ŻNIŃSKIEJ KOLEI POWIATOWEJ

20-21.09.2014 r.

W 2014 r. Żnińska Kolej Powiatowa świętuje swoje 120-lecie. Pierwotnie obchody planowane były na weekend 13–14 września 2014 r., jednak ze względu na przedłużającą się naprawę parowozu Px38-805 „Leon” imprezę przesunięto na kolejny weekend 20–21 września 2014 r.

Od 13 do 21 września z okazji Festynu Archeologicznego w Biskupinie planowe pociągi turystyczne prowadzone lokomotywami spalinowymi serii Lyd2 kursowały według wakacyjnego rozkładu jazdy. Podczas obchodów rocznicowych w sobotę 20 września 2014 r. pociąg



Samlino. Tor prowizoryczny na torfowisku. 22.09.2014 r.

Fot. Tomasz Jankowski



Samlino. Trzy lokomotywy DIEMA na terenie zakładu. 22.09.2014 r.

Fot. Tomasz Jankowski

gi planowe obsługiwały parowozy. Na obiegu wykonującym trzy kursy ze Żnina do Gąsawy w ciągu dnia jeździł niemiecki parowóz O&K-7697 z dwoma czerwonymi wagonami osobowymi. W krótkim odstępie „na widoczność” jechał parowóz typu „Las” Ty-3471 z Białosłiwia, z pięcioma czerwonymi wagonami osobowymi. Drugi obieg wykonujący dwa kursy w ciągu dnia obsługiwany był przez żniński parowóz Px38-805 „Leon” z ośmioma zielonymi wagonami. Składy miały się na przystanku Wenecja Muzeum. O godzinie 19:00 ze Żnina wyjechał pociąg specjalny do Wenecji Muzeum, w którym znajdował się wagon dla zaproszonych gości. Pociąg poprowadził parowóz Px38-805. W Muzeum w Wenecji odbyła się oficjalna część obchodów 120-lecia Żnińskiej Kolei Powiatowej. Tego wieczora wstęp do muzeum był wolny, a licznie przybyli turyści mogli obejrzeć zachowane w dobrym stanie parowozy z załączonym oświetleniem i generatorami dymu. Odbył się też pokaz filmu ukazującego opowieści legendarnego przewodnika tutejszego muzeum p. Leona Lichocińskiego. Po pewnym czasie do Wenecji dotarły 2 nocne pociągi jadące „na widoczność”, które wyruszyły ze Żnina o godzinie 21:00. Pierwszy z nich był prowadzony parowozem



O&K-7697 (posiadającym oświetlenie naftowe), natomiast drugi parowozem Ty-3471. Po godzinie 23:00 wszystkie pociągi „na widoczność” wyruszyły do Żnina. Jako pierwszy pojechał pociąg z parowozem Px38-805, później z parowozem O&K-7697 i na końcu z białogłowskim Ty-3471. W Żninie po godzinie 23:45 odbyła się parada lokomotyw. Wzięły w niej udział trzy parowozy oraz lokomotywy Lyd2-57 i mała niemiecka lokomotywa Ns2. Lokomotywy te przejechały ze stacji w Żninie pod zabytkową lokomotywnię wyposażo-

Parowóz O&K-7697 z dwoma wagonami pasażerskimi na stacji Żnin Wąsk.

20.09.2014 r.

Fot. Tomasz Jankowski



ną w obrotnicę, po czym zjechały z powrotem na stację. W niedzielę 21 września 2014 r. planowe pociągi turystyczne również były obsługiwane parowozami. Tym razem jednak na pierwszym obiegu wykonującym 3 kursy pojawił się żniński Px38-805 z ośmioma wagonami, a drugi obieg wykonujący 2 kursy, obsługiwany był przez O&K-7697 z dwoma wagonami oraz białogłowski Ty-3471 z pięcioma wagonami, jadąc „na widoczność”.

Całą imprezę należy uznać za udaną, trzy parowozy w ruchu przez cały dzień wyglądały bardzo efektownie. Jedyne zastrzeżenia budzi nocna parada lokomotyw w Żninie. Zjechały one na tyle szybko do lokomotywni, że niemożliwe było wykonanie jakichkolwiek

Parowóz Ty-3471 z pociągiem ze Żnina do Gąsawy pełną parą opuszcza Wenecję.

20.09.2014 r.

Fot. Wojciech Kamiński



zdjęć. Jednak impreza ta nie była organizowana z myślą o miłośnikach fotografii kolejowej.

Uczestniczący w obchodach hobbyści z Niemiec w sobotę 20 września 2014 r. przejechali pociągiem zestawionym z lokomotywy Ns2 i wagonu platformy po niewielkim zachowanym fragmencie linii Żnin – Obiecanowo.



Wojciech Kamiński

Mocno „kopający” parowóz „HF” stoi przed obrotnicą na terenie muzeum kolei w Wenecji, zdawałoby się oczekując na poprowadzenie pociągu.

20.09.2014 r.

Fot. Wojciech Kamiński



Pociąg specjalny mija wjazd na bocznicę jednostki wojskowej w Glińniku. 20.09.2014 r.

Fot. Michał Krężel

TOMASZÓW MAZOWIECKI – SPAŁA. DOŻYNKI PREZYDENCKIE 2014 20–21.09.2014 r.

Pociągi z okazji Dożynek Prezydenckich już na stałe wpisały się w kalendarz imprez kolejowych organizowanych w naszym kraju. W dniach 20–21.09.2014 r. w czasie Dożynek Prezydenckich 2014, wzorem roku poprzedniego zorganizowano pociągi specjalne, których obsługę trakcyjną zapewniły PKP Cargo parowozem Ty42-107 ze Skansenu Taboru Kolejowego w Chabówce ze składem wagonów serii Bi oraz C również z Chabówki.

Sobotni jak i niedzielny rozkład przewidywał po 6 par pociągów dziennie, kursujących w takcie półtoragodzinnym pomiędzy stacjami Tomaszów Mazowiecki i Spała. Pierwszy pociąg wyruszył o godzinie 09:00, by do Spały dotrzeć po około 20 minutach. Powrót do Tomaszowa nastąpił po oblocie składu, o godzinie 09:40. Ostatni pociąg wyruszał z Tomaszowa o 17:30, ze Spały zaś o 18:10.

Frekwencja, pomimo dosyć niepewnej pogody, była bardzo dobra. W czasie każdego z kursów ilość osób chcących „dotknąć starej kolei” była bardzo duża, znalezienie miejsca na pomoście, jak i w wagonach było niezwykle trudne. Cieszy, że wśród pasażerów było sporo dzieci – może choć kilkoro z nich polknie kolejowego „bakcyła”?

Dopisali także miłośnicy kolei. Wzdłuż szlaku zobaczyć można było kilkanaście osób z kamerami oraz aparatami, dzięki czemu każdy z przejazdów pociągu został bardzo dokładnie zapisany na kliszach, kartach pamięci i taśmach. Zainteresowanych „odczuciem atmosfery dawnej kolei”, odsyłam do portalu Youtube gdzie można zobaczyć i posłuchać relacji z przejazdów pociągów „dożynkowych”.

Miejmy nadzieję, że w przyszłym roku znów będziemy mogli podziwiać parowóz ze składem historycznych wagonów. Mam cichą nadzieję, że będzie to parowóz innego typu np. OKz32-2 lub odremontowana w tym roku lokomotywa spalinowa SP42-260 (choć jest ona zdecydowanie mniej „medialna” od lokomotywy parowej).



Michał Krężel



Pociąg specjalny zbliża się do stacji Spała. 20.09.2014 r.

Fot. Michał Krężel

PIASECZYŃSKO-GRÓJECKA KOLEJ WĄSKOTOROWA

lato 2014 r.

Tak jak w latach poprzednich, również w tym sezonie, Piaseczyńsko-Grójecka kolej wąskotorowa uruchamiała ogólnodostępne pociągi turystyczne w niedziele oraz w dni świąteczne. W okresie wakacyjnym uruchomiano dodatkowe pociągi w piątki. Z tej oferty korzystały najczęściej grupy zorganizowane np. uczestnicy pólkolonii. Substancja zabytkowa kolejki poniosła niestety kolejną stratę. Mianowicie 26.06.2014 r. doszło do dwukrotnego pożaru opuszczonego budynku dworca w Pawłowicach-Kopanej. Istnieje duże prawdopodobieństwo, że zrujnowany budynek podzieli los dworca w Żłotokosie, rozebranego w zeszłym roku. Kolejnym obiektem zagrożonym dalszą dewastacją, jest budynek dworca w Gólkowie.

W ostatnią niedzielę sierpnia zaprezentowano lokomotywę Lxd2-454 w nowym malowaniu. Autorem projektu jest architekt Marek Mochecki, natomiast ze strony kolei piaseczyńskiej prace nadzorował kol. Janusz Sędzicki. Lokomotywa oprócz nowego malowania przeszła naprawę rewizyjną w piaseczyńskiej szopie. Prace trwały łącznie 5 miesięcy. Nowe barwy operatora uzyskał też samochód Żuk z 1986 r., zakupiony od jednej z podwarszawskich jednostek OSP. Druga piaseczyńska lokomotywa Lxd2-465 też będzie wkrótce poddana naprawie i malowaniu. Operator zakłada, że będzie ona pomalowana w barwy charakterystyczne dla piaseczyńskich „Rumunów” z lat 80. XX wieku.

W ramach przygotowań do festiwalu sztuki graffiti „Street Art Jam” uporządkowano teren zaplecza między wagonownią, a budynkiem dawnej olejarni. Wykoszono i wysprzążano teren zajmowany do tej pory przez odstawiony tabor, ściągnięty kilka lat temu ze Stacji Piaseczno Przeladunkowe. Odstawiony w tym miejscu tabor został pokryty folią, na której młodzi artyści tworzyli swe dzieła. Impreza odbyła się 20.09.2014 r.

Na koniec wspomnieć należy, że 11.09.2014 r. 4 samorządy gminne: Piaseczno, Grójec, Błędów, Belsk Duży podpisały akt notarialny o przejęciu od PKP SA majątku kolei. Do porozumienia nie przystąpił



Pierwsza prezentacja w nowym malowaniu lokomotywy spalinowej Lxd2-454 na stacji Piaseczno Miasto.
31.08.2014 r.

Fot. Tomasz Jankowski

samorząd Tarczyna. Tabor używany przez PTKW pozostaje własnością Powiatu Piaseczyńskiego i jest wykorzystywany przez Towarzystwo na mocy podpisanej umowy czasowej.



Tomasz Jankowski



Lokomotywa spalinowa Lxd2-454 przygotowana do malowania stoi w hali lokomotywni w Piasecznie.
20.07.2014 r.

Fot. Tomasz Jankowski

SKIERNIEWICE Ok1-266

29.09.2014 r.

Rankiem w poniedziałek, 29 września 2014 r., po dziesięciu latach starai do Skierniewic przybył parowóz Ok1-266 będący własnością Polskiego Stowarzyszenia Miłośników Kolei.

Lokomotywa serii Ok1 zakończyła wieloletnią służbę ponad trzydzieści lat temu, w lokomotywni w Ostrołęce, gdzie w końcowym okresie pracowała na manewrach, na stacji i na terenie tamtejszej elektrowni. Po kilku latach oczekiwania ostrołęccy kolejarze ustawili ją na pomniku na zapleczu wagonowni. W 1996 r. m.in. dzięki propozycjom PSMK została przeciągnięta do istniejącego jeszcze wtedy skansenu w Elku. Razem z nią, do Elku przewieziono parowóz Ok1-258 – ten, który ostatnio zniknął wszystkim z oczu, po przekazaniu przez warszawskie Muzeum Kolejnictwa do Muzeum Komunikacji, też w Warszawie...

Na przełomie 2003 i 2004 r. PKP S.A. dokonało sprzedaży części zabytkowego taboru instytucjom zajmującym się kultywowaniem kolejowych tradycji. Wtedy to parowóz Ok1-266 zakupił PSMK za symboliczną kwotę. Wiosną 2006 r. Stowarzyszenie sprowadziło z likwidowanego skansenu do Skierniewic dwa parowozy Ol49-4 i Ty2-1407. Uszkodzona Ok1 (wytopione łożyska) na wiele lat utknęła w Elku.

Wiosną 2014 r., na kolejny apel PSMK o poszukiwaniu środków na transport pojazdu, jako jedyny odpowiedział Freightliner Polska. Firma ta wyasygnowała odpowiednią sumę, za którą dało się opłacić specjalistyczny transport samochodowy i dźwigi.

Na miejscu konieczne było przestawienie maszyny na tor mający dobry dojazd dla samochodów. Pracę manewrową wykonała lokomotywa Lotosu. Członkowie stowarzyszenia od razu rozpoczęli przygotowania do przewożu. Mimo początkowych obaw, udało się szybko i bez zniszczeń rozpiąć parowóz z tendrem. Wybicie dwóch sworzni spręgow zajęło „tylko” trzy godziny. Więcej trudności sprawił kocioł. Wszystkie śruby mocujące go z dźwigarem poddymnicznym „puszczały” dopiero po solidnym nagrzanii nakrętek. Podobnie było z zamkowymi nakładkami bocznych ślizgów stojaka. Trudniejsze, z powodu zupełnego braku dostępu okazało się odkręcenie blachy wahadłowej i uwolnienie popielnika. Ale najwięcej pracy kosztowało rozebranie klinów ustalających stopę kotła pod ścianą drzwiczkową. Tu nie obyło się bez wypalenia zestalonych korozją niegdyś ruchomych elementów, które trzeba będzie na nowo dorobić. Budka pomimo widocznego skorodowania zamocowana była niesamowicie solidnie. Jeszcze podczas eksploatacji musiała się luzować na połączeniach śrubowych, które wielokrotnie spawano. Teraz wszystkie te spawy należało pracowicie wyszlifować. I tak, podział parowozu na części zajął kilkunastu członkom PSMK aż pięć dni.

Do transportu parowozu w częściach zaangażowano wyspecjalizowaną w przewozach taboru szynowego firmę „Panas Transport”. Akcję transportową podzielono na dwa etapy: przewóz podzielonego parowozu (osobno podwozie, osobno kocioł i budka) oraz przewóz samego tendra.

Załadunek parowozu znów okazał się wyzwaniem. O ile budkę zdjęto dość szybko, o tyle kocioł przysporzył nie lada pracy, przede wszystkim poprzez zestalenie korozją wszystkich połączeń. Kocioł podnoszony był stopniowo, kolejno z dwu stron. O trudności operacji niech świadczy fakt, że kocioł w rzeczywistości ważący 23 tony nie dawał się unieść podnoszony od strony tylko stojaka z siłą 25 ton. Nie obyło się również bez przykrej niespodzianki w postaci „ukrytej” w zawłóściach konstrukcji podwozia

P8 kolizji zasuwu spustowej (odmulacza) z wykrojem poprzeczny. Tu konieczne było awaryjne wezwanie spawacza z Przedsiębiorstwa Usług Komunalnych, który z wielką trudnością (brak dostępu) upalił połączenia



Elk. Parowóz Ok1-266 po przestawieniu na plac, na którym przeprowadzono podział parowozu na części. 05.09.2014 r. Fot. Paweł Mierosławski

zasuwę, usuwając problem. Po kilku godzinach ciężkiej pracy wszystkie części parowozu, ustawione i zabezpieczone na lawetach wreszcie ruszyły w drogę.

Rozładunek w Skierniewicach, po tym wszystkim, okazał się dość prosty, choć precyzyjne ustawienie kotła w ostoi wymagało kilkakrotnego podnoszenia i żmudnego celowania. Pomogło w tym znacznie, oczyszczenie już w Skierniewicach ostoi i ścian stojaka kotła z nabitego brudu i korozji oraz posmarowanie olejem ostojnic pod stojakiem. Tender swoją drogę do Skierniewic przebył następnego dnia.

PSMK serdecznie dziękuje wszystkim podmiotom zaangażowanym w akcję transportu parowozu Ok1-266.



Marek Barszcz na podstawie materiałów PSMK



Podwozie parowozu Ok1-266 podczas rozładunku na terenie parowozowni w Skierniewicach. 27.09.2014 r. Fot. Paweł Mierosławski



Wmc-039, MBxd1-204, Lxd2-262 oraz w oddali Px48-1902 na stacji w Krośniewicach. 20.09.2014 r.

Fot. Stanisław Schweizer

100-LECIE KOLEI WĄSKOTOROWEJ W KROŚNIEWICACH

20-21.09.2014 r.

Choć najstarsza linia obecnej Krośniewickiej Kolei Dojazdowej została otwarta w 1910 r. (kolej cukrowni Ostrowy), to za początek kolei w Krośniewicach uznawany jest rok 1914. Stąd w dniach 20-21 września 2014 r. miały miejsce obchody 100-lecia krośniewickiej wąskotorówki.

Imprezę przygotowało Muzeum im. Jerzego Dunin-Borkowskiego w Krośniewicach przy wsparciu Towarzystwa Przyjaciół Krośniewickiej Kolei Dojazdowej. W planie obchodów znalazły się wystawa w Muzeum poświęcona historii kolei, a także konkursy związane z tematyką kolejową. Najciekawsza, ściśle kolejowa część imprezy miała miejsce na stacji Krośniewice Miasto. Właśnie tam odbyła się wystawa wciąg imponującego taboru KrKD. Wiele pojazdów, jak na przykład węglarki czy transportery można oglądać na co dzień, gdyż stoją pod chmurką. Inaczej przedstawia się sprawa pojazdów trakcyjnych i inspekcyjnych, które znajdują się w budynkach parowozowni i montowni. Dzięki członkom Towarzystwa Przyjaciół Krośniewickiej Kolei Dojazdowej oraz byłym kolejarzom te najciekawsze pojazdy zostały udostępnione do zwiedzania. W wystawie taboru, która odbyła się w peronach stacji, wzięły udział: parowóz Px48-1902 ze składem złożonym z wagonów letniaków, wagonów brankardów oraz wagonu osobowego typu 3Aw, lokomotywa Lxd2-262, wagon silnikowy MBxd1-204 oraz drezyny Doc-119 i Wmc-039. W związku z przygotowaniem do wystawy stacja Krośniewice Miasto ożyła po raz pierwszy od kilku lat. Na tory stacyjne wyjechały o własnych siłach Lxd2-262, Wmc-039, a także MBxd1-204 – jedyny sprawny z dwóch zachowanych egzemplarzy wagonów typu 1Mw. Oprócz zwiedzania wystawionego taboru istniała możliwość przejażdżki drezyną ręczną po torach stacji. W ciągu dwóch dni stację Krośniewice Miasto odwiedziło wielu mieszkańców Krośniewic, w tym byli kolejarze. Niestety z powodu braku pewności co do odbycia się imprezy nie została ona dobrze rozreklamowana, przez co nie wiedzieli o niej miłośnicy kolei. Mimo to imprezę należy uznać za udaną. Towarzystwo Przyjaciół Krośniewickiej Kolei Dojazdowej prowadzi starania w celu zabezpieczenia przyszłości tej ciekawej kolei. Kluczowe jest uzyskanie pozwolenia na użytkowanie taboru, którego właścicielem, jest Urząd Miasta i Gminy Krośniewice.



Stanisław Schweizer

UWAGI DO ARTYKUŁU: W KROŚNIEWICACH

„Stalowe Szlaki” nr 3/2014, s. 21

Członkowie SKKW z Ozorkowa udrożnili szlak do Wielkiej Wsi Kujawskiej. Dojechali praktycznie przed Zbiewo. W miejscowości Uliopol oraz przed miejscowością Przedecz są pierwsze braki nawierzchni. Firma wykonująca modernizację drogi zdemontowała tory w przejazdach kolejowych. Następne ubytki, 20 m w lesie za Wielką Wsią Kujawską oraz 350 m toru przed Cettami i rozkradzioną zwrotnicą wjazdową. Od września 2014 r. Boniewo jest odcięte z powodu budowy na torowisku kolei ronda w tej miejscowości. Wszelkie prace związane z koszeniem trawy wykonują tylko sami kolejarze.

Od kilku miesięcy wszelkie prace w Krośniewicach wykonuje Towarzystwo Przyjaciół Krośniewickiej Kolei Dojazdowej. Przykładowo, renowację semafora wjazdowego od strony Ozorkowa polegającą na oczyszczeniu powierzchni z rdzy i starej farby, malowanie farbą podkładową przeprowadzili członkowie TPKKD. Semafor uruchomił Stanisław Jęzewski członek TPKKD. Kupił za własne pieniądze akumulatory, lampy LED, wykonał sterowanie za pomocą pilota. Prace przy wagonie MBxd1-204 wykonali: Marcin Niestój, Wojciech Pietrzak (mechanik), Wiesław Wojtczak (mechanik), dwóch Staszków z Warszawy, Michał Wądołowski były członek SKKW oraz Jarek Sobczyk członek SKKW.



Marcin Niestój



Krośniewice. Parowóz Px48-1902. Pomimo braku ważnej rewizji nie zabrakło dymu z komina. 20.09.2014 r.

Fot. Stanisław Schweizer



Pociąg specjalny prowadzony lokomotywą spalinową Lyd1-252 przed odjazdem z Lipia. 11.10.2014 r.

Fot. Tomasz Jankowski

POCIĄG SPECJALNY NA STARACHOWICKIEJ KOLEI WĄSKOTOROWEJ

11.10.2014 r.

11 października 2014 r. na odcinku Starachowice – Lipie odbył się przejazd pociągu specjalnego dla hobbystów kolejowych pod hasłem „Zakończenie Sezonu 2014”. Przy pięknej, słonecznej pogodzie lokomotywa Lyd1-252 wraz z brankardem na biegu pokonała szlak do Lipia, gdzie dla uczestników zorganizowano ognisko. Za Lipiem szyny leżą na długości ok. 2 km, jednak ze względu na kiepski stan torowiska jest ono przejezdne tylko dla drezyn. Fotostopy zorganizowano w drodze powrotnej, aby nie

fotografować pociąg pod słońce. W Starachowicach na przyjazd pociągu oczekiwał pan Andrzej Cygan – lokalny miłośnik kolei i autor publikacji o okolicznych wąskotorówkach. Jako opiekun mini muzeum kolejowego, oprowadził on uczestników po tym obiekcie. Impreza zakończyła się w starachowickiej szopie, gdzie wszyscy chętni mogli skorzystać z przejażdżki drezyną ręczną. Imprezę należy zaliczyć do udanych, a zakończenie sezonu kolejny raz stało się okazją do kameralnego spotkania hobbystów, za co organizatorowi należą się gorące podziękowania.



Tomasz Jankowski



Drezyna w starachowickiej szopie. 11.10.2014 r.

Fot. Tomasz Jankowski



Pociąg specjalny na szlaku do Starachowic. 11.10.2014 r.

Fot. Tomasz Jankowski



Skład turystyczny z parowozem Px48-1907 i wagonami „letniakami” w parku przed stacją „Pałac Krośnice”. 05.10.2014 r.

Fot. Paweł Jakuboszczak

KROŚNICKA KOLEJ WĄSKOTOROWA

26.10.2014 r.

Drugi sezon turystyczny na kolei krośnickiej rozpoczął się 1 maja 2014 r. Tym razem dla chętnych gmina Krośnice zorganizowała bezpłatne kursy autobusów w wybrane dni robocze i weekendy na trasie Wrocław – Krośnice – Wrocław, umożliwiając tym samym dogodny dojazd mieszkańcom stolicy Dolnego Śląska. W kompleksie rekreacyjnym zalano wcześniej zbiorniki wodne, które rozdziela usytuowane pomiędzy nimi torowisko. Na miejscu była możliwość wypożyczenia sprzętu pływającego.

Od poniedziałku do piątku pociągi prowadziła lokomotywa WLS75-43. Kursy rozpoczynały się o godzinach: 11.00, 13.00 i 16.00, a przejazd odbywał się przy sprzedaży minimum 10 biletów normalnych. W weekendy wąskotorówka kursowała o pełnych godzinach od 11.00 do 18.00, a pociągi prowadził parowóz Px48-1907. W zależności od godziny przejazdu kolejka jeździła trasą wokół lub pomiędzy stawami.

Od momentu otwarcia Krośnickiej Kolei Wąskotorowej 25 maja 2013 r., tabor kolei wzbogaciła dreźyna ręczna oraz wagon bagażowy Fxh 00-009240333-6, wybudowany w fabryce Konstal Chorzów

w 1950 r., pochodzący z Gnieźnieńskiej Kolei Wąskotorowej, gdzie stał na stacji w Witkowie. Wagon został zakupiony przez gminę w sierpniu 2014 r. Ostateczna cena wyniosła 12.000 zł. Po przewiezieniu wagonu do Krośnic dołączono go do składu z ekspozycyjnym parowozem „Tomcio” – Las (Cn2t) i wagonem osobowym typu letniego. Jednak chuligani, z pewnością



Pociąg na trójkącie torowym przed wjazdem na odcinek pomiędzy stawami od strony stacji „Park”. 05.10.2014 r.

Fot. Paweł Jakuboszczak

nie będący miłośnikami kolei, odpięli go i wykoileli na wykolejnicę, zabezpieczającą boczny tor.

Jesienne przejazdy zorganizowane 26 października były ostatnimi w sezonie 2014 r. W tym dniu zapewniono również wiele innych atrakcji, w tym możliwość lotu śmigłowcem. Zakończeniu sezonu „pełną parą” towarzyszył także jarmark produktów lokalnych z pieczonym karpim na czele.



Paweł Jakuboszczak

Tabor trakcyjny krośnickiej kolei: lokomotywa WLS75-43 i parowóz Px48-1907 przed parowozownią. 05.10.2014 r.

Fot. Paweł Jakuboszczak



TABOR WĄSKOTOROWY

WAGON WAPNIARKA NA TOR 600 mm TYPU Csb2 PRODUKCJI ZAKŁADÓW OSTROWIECKICH

Kontynuujemy prezentację wagonów wąskotorowych produkcji Zakładów Ostrowieckich. Jest to drugi rysunek pochodzący z wydanego w 1926 r. katalogu zawierającego plany 24 wagonów wąskotorowych. Poniżej przedstawiamy dwuosiowy wagon wapniarkę z hamulcem, na tor 600 mm.

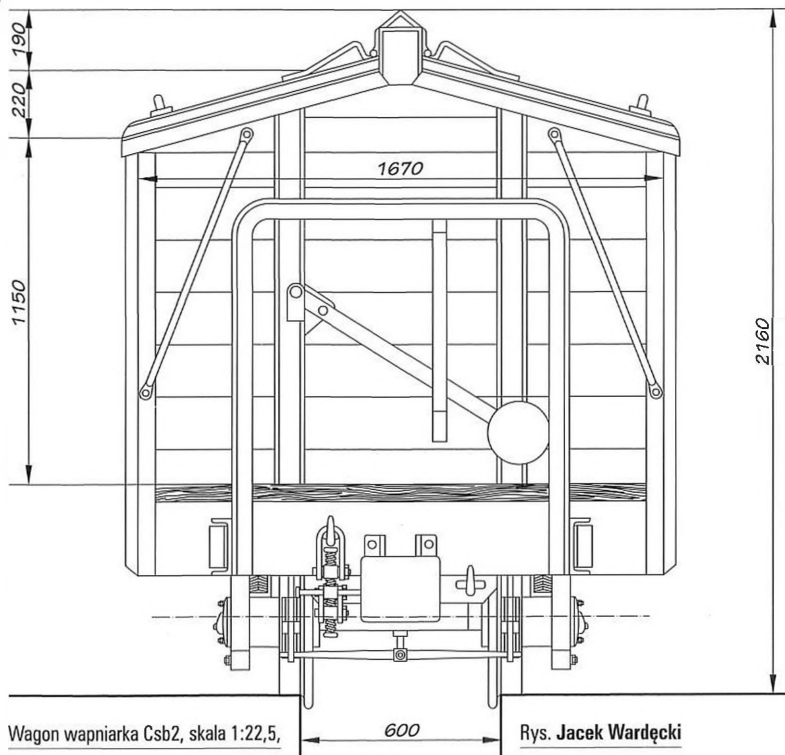
Dane techniczne:

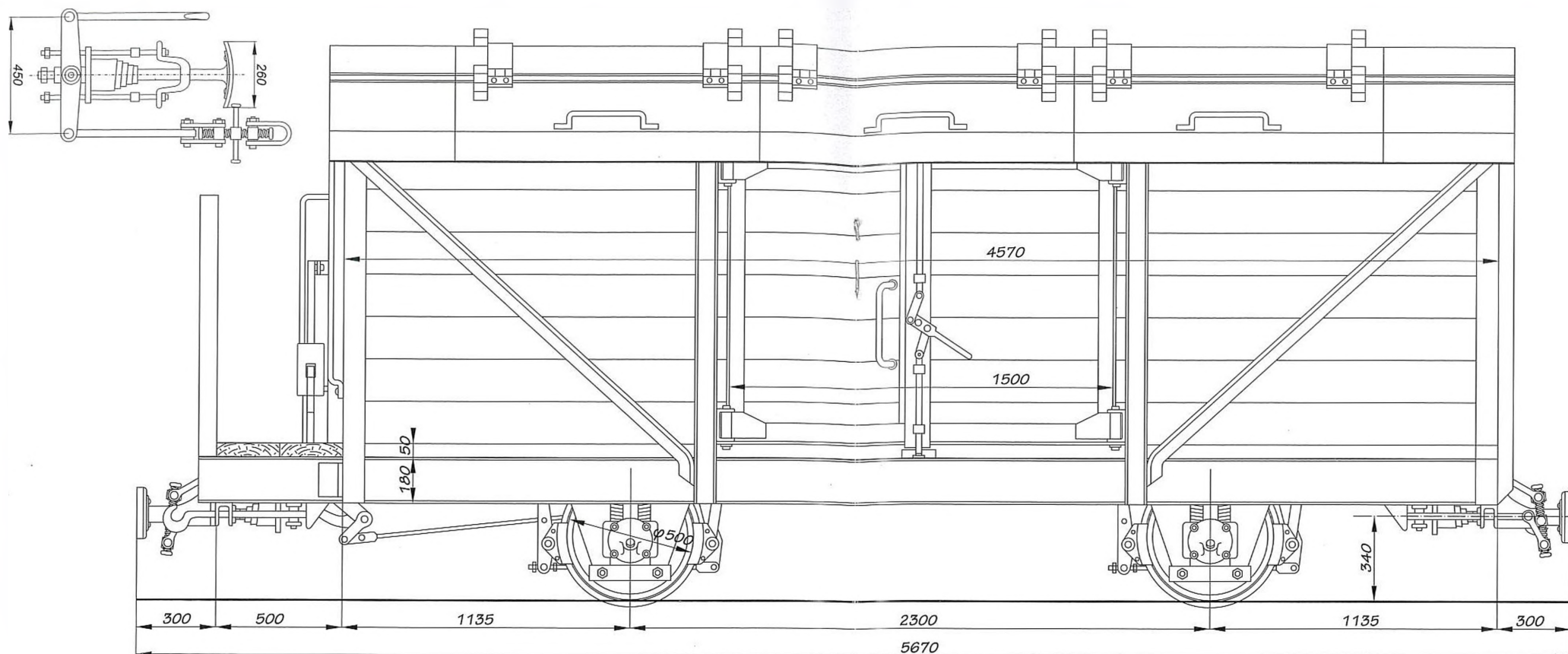
Typ	Csb2
Nr rysunku	6877
Szerokość toru	600 mm
Liczba osi	2
Rozstaw osi wagonu	2300 mm
Średnica osi – w szyjce	78 mm
Średnica osi – w piaście	90 mm
Średnica kół	500 mm
Szerokość wieńca	100 mm
Resory – ilość piór	8
Resory – wymiary	60 x 10 mm
Rama główna:	
Ostojnica	ceownik NP18
Czołownica	ceownik 18
Wewnętrzne wymiary pudła:	
Długość	4520 mm
Wysokość ścian bocznych	1150 mm
Wysokość w kluczu	1370 mm
Szerokość	1620 mm
Objętość	9 m ³
Deski podłogowe gr.	50 mm
Deski w ścianach gr.	25 mm

Długość ze zderzakami	5670 mm
Całkowita wysokość	2160 mm
Ładowność	7,5 t
Nośność	8,25 t
Wysokość zderzaka nad główką szyny	340 mm
Hamulec – ilość klocków	8
Hamulec – typ	dźwigniowy
Pudło – długość	4570 mm
Pudło – szerokość	1670 mm



Marek Burszcz





Wagon wapniarka z hamulcem, typu Csb2, na tor 600 mm,
produkcji Zakładów Ostrowieckich,
skala 1:22,5.

Rys. Jacek Wardęcki

PODRÓŻE Z...

...Robertem Kolą

MIEDZY RADZYNIEM CHEŁMIŃSKIM A MELNEM

19.10.1992 r.

Jesienią 1992 r. w okolicach Łasina prowadziłem badania terenowe, mające w niedalekiej przyszłości posłużyć do napisania pracy magisterskiej z zakresu geomorfologii, będącej ukoronowaniem studiów na Uniwersytecie Mikołaja Kopernika w Toruniu. W tym celu, między Toruniem a Łasinem kilkakrotnie odbywałem podróż samochodową. Ku mojemu zadowoleniu droga na pewnym odcinku przebiegała wzdłuż linii kolejowej Chełmża – Melno. Jak dotąd nie udało mi się poznać jej bliżej. Dlatego też planowałem podczas jednego z wyjazdów odwiedzić kilka ciekawszych, związanych z linią miejsc i udokumentować je za pomocą aparatu fotograficznego. Niewątpliwie powodów ciekawości było wiele. W tym czasie linia była już nieczynna. W mej pamięci przechowywałem jej obraz z dzieciństwa, kiedy to wraz z rodzicami przemierzaliśmy się drogą wzdłuż toru kolejowego między Radzyniem Chełmińskim a Melnem. Zapewne teraz ponownie pragnąłem zobaczyć rzędy tlenkowo-czerwonych, obficie pokrytych białym pyłem, krytych wagonów (w Radzynie) i poczerniałych węglarek (w Melnie). Bardziej dojrzałym powodem wywołu-

jącym we mnie szczególnie uczucia w stosunku do tej linii, był jej „kolejkowy” charakter. W tym czasie na tego rodzaju koleje – wąsko- i normalnotorowe, budowane w państwie pruskim w oparciu o osławioną ustawę o „kolejkach i bocznicach prywatnych” z 28 lipca 1892 r., spoglądałem najchętniej. Pamiętam, że potrafiłem wiele godzin przesiadywać w bibliotece, by odszukać w prasie z epoki choćby niewielką wzmiankę o jakiejś tam „kolejce”. Z pewnością do profilu moich zainteresowań przyczyniły się monografie wąskotorówek Wielkopolski, autorstwa Macieja Matuszewskiego, wydawane przez



Lokomotywa SM41-226 za stacją Radzyna Chełmińskiego na nasypie w kierunku Melna. W chwili fotografowania autor nie miał świadomości, że platforma widoczna po lewej stronie to jeden z wagonów pociągu rozbiórkowego. Po prawej stronie druga z lokomotyw... 19.10.1992 r.

Fot. Robert Kola



...pracujących w podwójnej trakcji SM41-80. 19.10.1992 r.

Fot. Robert Kola



Ten sam nasyp widziany z przeciwnej strony. Uchwycenie na fotografii długiego rzędu platform pociągu rozbiórkowego razem z lokomotywami okazało się niemożliwe. 19.10.1992 r.

Fot. Robert Kola

Poznański Klub Modelarzy Kolejowych na przełomie lat 80. i 90. XX w. Przy mizerii rynku wydawnictw historyczno-kolejowych, zmonopolizowanego przez państwowe Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, owe broszurki były lekturą nieocenioną. Wczytywanie się w nie zachęcało do podejmowania własnych poszukiwań wiadomości o tego rodzaju kolejach z najbliższego położenia.

Tak więc przepełniony sentymentem oraz wyposażony co nieco w wiedzę historyczną, co jakiś czas mijałem Radzyń i Melno, oraz... każdorazowo odkładałem fotografowanie kolei na później. Wychodziłem z założenia, że teraz mam ważniejsze sprawy do załatwienia, a mijany szlak obejrzę w bardziej dogodnym terminie. Skoro przetrwał do tej pory, to z pewnością będzie istniał nadal, a jedynie jego stan stopniowo ulegnie pogorszeniu. Zresztą oceniałem, że szansa na zobaczenie pociągu jest równa zeru. Stąd pośpiech i tak nie będzie miał znaczenia. Dlatego też najpewniej wpadłem w wielkie osłupienie, gdy wracając do Torunia, popołudniem 19 października zobaczyłem na nasypie przed Radzynie stojące w krzakach: najpierw jedną, a nieco później drugą lokomotywę serii SM41. Gwałtownie zatrzymałem samochód, aby wykonać niepowtarzalną fotografię. Nie pamiętam co dokładnie wówczas odczuwałem. Chyba byłem zaskoczony tym, że na szlaku widzę pociąg, któ-

ry w dodatku nie porusza się. Zupełnie nie rozumiałem, co oznacza zastana sytuacja. Zrazu pomyślałem, że linia jest przywracana do ruchu, w związku z tym trwają roboty drogowe. Dopiero chwilę później zauważyłem, iż stoję przed pociągiem rozbiórkowym, składającym się z kilkunastu platform z załadowanymi odcinkami toru. Tym razem poczułem się nieswojo. Zdałem sobie sprawę z lekkomyślności zwlekania ze zrobieniem zdjęć kolejki. Nagle moim celem stało się naprawienie zaniebdania i wykonanie fotografii rozbieranego szlaku. Miałem wówczas przy sobie aparat fotograficzny z jednym



Tor w wykopie za Radzynie Chelmińskim, widok w stronę Melna. 19.10.1992 r.

Fot. Robert Kola



Scenka rodzajowa z pierwszej połowy lat 90. XX w. Grupa pasażerów, która przed chwilą opuściła pociąg przybyły z Grudziądza lub Jabłonowa Pomorskiego zatrzymujący się na „właściwej” stacji Melno zmierza przez plac przed budynkiem dworca w kierunku wsi, mijając zapomniany peron dawnej kolei cukrowniczej. 19.10.1992 r.

Fot. Robert Kola



Dworzec i magazyn w Melnie z 1878 r., na stacji dawnych pruskich kolei państwowych. Fotografię wykonano z peronu kolei cukrowniczej zbudowanej w 1901 r., podówczas stanowiącą spółkę prywatną. Oddalenie budynków kolei państwowej od torów cukrowniczych (znajdujących się za plecami autora), podkreśla odrębność obu przedsiębiorstw kolejowych. 19.10.1992 r.

Fot. Robert Kola



Semafor wjazdowy na melneńską „małą” stację. W głębi komin cukrowni (dziś również już nie istniejącej). 19.10.1992 r.

Fot. Robert Kola

filmem, w dodatku już częściowo wykorzystanym. To też doboru planów fotograficznych należało dokonać rozważnie. Na ile to się udało pozostawiam ocenie czytelników.

Pospiesznie zrobiłem po jednym zdjęciu obu lokomotywom zestawionym w podwójnej trakcji. Nie zainteresowałem się nimi bliżej. Uznałem, że przyglądanie się szczegółom lokomotyw jest mało ważne wobec potrzeby zarejestrowania szlaku, który niebawem przestanie istnieć. Z tego też względu nie zdecydowałem się na rozmowy z obsługą pociągu. Ponadto o tej porze dnia, wraz z obniżającym się słońcem, z każdą chwilą pogarszały się warunki oświetleniowe potrzebne do wykonania względnie dobrych fotografii. Za moment próbowałem uchwycić cały pociąg, przemieszczając się na drugą stronę nasypu. Okazało się to chyba niemożliwe i na fotografii udało się zarejestrować jedynie wagony. Dodatkowo wykonałem przykładowe ujęcie toru w wykopie na szlaku biegnącym w kierunku Melna. Pamiętam, że zaskoczyło mnie zastosowanie podkładów strunobetonowych, co wskazywało na stosunkowo niedawno wykonany remont linii.



Rozjazd na wjeździe na stację niezdarnie wmontowany w łuk toru prowadzącego od strony Chelmy. 19.10.1992 r.

Fot. Robert Kola



Melno „mała” stacja. Uwagę zwraca charakterystyczny sposób łagodzenia surowej prostoty peronu poprzez ustawienie betonowych kwietników.

19.10.1992 r.

Fot. Robert Kola



Następnie wyruszyłem w stronę Melna. Tu za cel wyznaczyłem sobie wykonanie dokumentacji tak zwanego małego dworca, gdzie oprócz toru głównego znajdował się tor dodatkowy, umożliwiający objazd lokomotywy i zmianę czoła pociągu. W istocie mały dworzec stanowił przystanek kolejowy, znajdujący się na placu przed czerwono-ceglanymi budynkami dworca i magazynu „właściwej” stacji Melno. W nicodglej przeszłości w tym miejscu pasażerowie mogli korzystać z króciutkiego peronu, który jeszcze podczas mojej wizyty sprawiał wrażenie pozostawiania w gotowości do przyjęcia podróżnych. Do małego dworca z kierunku Chelmy tor został wprowadzony łukiem od strony zabudowań melneńskiej wsi, na terenie której przekraczał drogę wiodącą z Radzyna Chelmińskiego. Tor nieco wcześniej przebiegał prostolinijnie po zachodniej stronie drogi. Jak widać z załączonej fotografii wjazd na przystanek osłaniał kształtowy semafor dwuramienny. Z pewnością poprzedzała go tarcza

Pasażerowie wędrujący w kierunku wsi wzdłuż toru kolei cukrowniczej. 19.10.1992 r.

Fot. Robert Kola

ostrzegawcza, bodajże znajdująca się po przeciwnej stronie drogi. Jak się okazuje po latach tarcza nie została sfotografowana, a jej niewyraźny obraz przechował się jedynie w mej pamięci. Drugi semafor, tym razem wyjazdowy w kierunku Chelmy został usytuowany przy torze głównym. W momencie wykonywania zdjęć tor pełnił rolę ścieżki dla podróżnych, którzy przed chwilą opuścili pociąg przybyły z Grudziądza lub Jabłonowa Pomorskiego. Warto zwrócić uwagę na dalszy plan zdjęcia, na którym dostrzec można jego odgałęzienie w prawo, w kierunku dawnego zaplecza technicznego kolejki.



Widok w stronę połączenia torów „małej” stacji z „właściwą” stacją Melno. 19.10.1992 r.

Fot. Robert Kola

Widoki układu torowego dopełnia fotografia w stronę połączenia dawnej kolei cukrowniczej z torami „właściwej” stacji w Melnie.

Korzystając z tego, że przez jakiś czas słońce miało pozostawać zawieszone nad horyzontem, postanowiłem ponownie udać się do Radzyna oraz obejrzeć stan tam-

tejszej stacji po niedawnym pobycie pociągu rozbiórkowego. Jak widać na sporządzonej dokumentacji miałem przed sobą część świata, który bezpowrotnie odchodził w przeszłość. Czulem się trochę jak kronikarz wojenny, przebywający w otoczeniu zubożniętych mieszkańców zdezelowanej stacji, którzy właściwie od tej pory przes-



Radzyn Chelmiński. Nierozebrany jeszcze tor dodatkowy pozwolił autorowi na wykonanie zdjęcia zdającego się świadczyć, że linią z Chelmy do Melna kiedyś pojadą pociągi..., z lewej widoczne skutki przejazdu pociągu rozbiórkowego. 19.10.1992 r.

Fot. Robert Kola



Dziś już nie zobaczymy dworca w Radzynie w stanie z 1992 r. Budynek został ocieplony płytami styropianowymi. 19.10.1992 r. Fot. Robert Kola



Radzyń Chelmiński. Widok na rampę porośniętą zielenią. 19.10.1992 r.

Fot. Robert Kola



Dworzec w Radzyni Chełmińskim. 19.10.1992 r.

Fot. Robert Kola

tali być mieszkańcami stacji. Obrazu dopełniał widok niespiesznie wybieranych z ziemi drewnianych podkładów, które przeznaczono na opał. Z drugiej strony zaskoczyło mnie, że nie wszystkie tory zostały zdemontowane. Pozwalało to na wykonanie fotografii, choćby pozornie utrwalającej stan stacji sprzed likwidacji linii. Wprawdzie zarośnięte, ale nadal na swoim miejscu znajdowały się tory dodatkowy i ładunkowy. Ostatnie klatki filmu poświęciłem na zarejestrowanie widoków budynku dworcowego, składającego się dwóch urokliwych sąsiadujących ze sobą brył – wyższej czerwono-ceglanej (parter z użyt-

kowym poddaszem), oraz niższej, o ścianach barwy kremowej, od strony torów tynkowanych, odeskowanych zaś z przeciwnej.

Na zakończenie wypada powrócić do lokomotyw, z których obejrzenia zrezygnowałem. Spodziewałem się, że oba „Ganze” o numerach inwentarzowych 80 i 226 będą miały okazję spotkać powtórnie, oraz sfotografować je w lepszych warunkach. Przejrzenie zbioru zdjęć wykonanych w latach dziewięćdziesiątych dowoiło, że nigdy ich już nie spotkałem. Jak się miało okazać w przyszłości skreślono je z inwentarza PKP

w 1997 r., choć... SM41-226 przestała istnieć jedynie w dokumentach, o czym dowiedziałem się chyba znacznie później. W nieznanych mi okolicznościach przenieśmowano ją na SM41-111. Przez ostatnie lata lokomotywa pozostawała odstawiona na terenie grudziądzkiej lokomotywni. W 2011 r. została zakupiona przez Kujawsko-Pomorski Urząd Marszałkowski, z myślą o obsłudze pociągów turystycznych. Ale to już zupełnie inna podróż.



Jeszcze jeden widok na dworzec w Radzyni Chełmińskim. 19.10.1992 r.

Fot. Robert Kola



KOLEJE WĄSKOTOROWE

PAROWOZOWNIA ŚRODA MIASTO W LATACH 1970-1975

Początkowo parowozy kolei średzkiej były przechowywane w drewnianej szopie na stacji normalnotorowej Główna (obecnie Poznań Wschód), gdzie urządzono składowisko materiałów do budowy linii wąskotorowej z Kobylegopola do Środy. Odcinek ten uruchomiono w 1902 r. W latach 1901-1905, powstały parowozownie

Parowozy zaopatrywano w węgiel i wodę przy użyciu znajdujących się przed parowozownią żurawia wodnego i zasieku węglowego. Po likwidacji parowozowni w Kobylimpolu, wraz ze stopniową likwidacją poznańskiej części linii, cały niezbędny park maszynowy przekazano do Środy Wielkopolskiej. Na początku lat 70. XX w., w części dobudowanej z lewej strony budynku parowozowni urządzono warsztat. W nowych pomieszczeniach zlokalizowano także biura przeniesione z budynków dyrekcji i stacyjnego. Ponadto dawną siłownię wiatrową przy parowozowni zaadaptowano na potrzeby Odcinka Utrzymania KD.



Parowóz Px48-1748 przed parowozownią Środa Miasto. 01.07.1975 r.

Fot. Gunnar W. Christensen (www.tog-billeder.dk)

w Kobylimpolu i Środzie. Wraz z ich budową postawiono również inne budynki kolejowe. Główną parowozownią kolei średzkiej był obiekt w Kobylimpolu, gdzie mieściło się zasadnicze zaplecze techniczne do kompleksowej obsługi i napraw lokomotyw.

Obecny budynek parowozowni na stacji Środa Miasto powstawał etapami. Był dwukrotnie rozbudowywany. Początkowo parowozownia w Środzie posiadała dwa stanowiska, z niewielkim warszatem pomocniczym. W połowie lat 30. XX w. dobudowano trzecie stanowisko o charakterze warsztatowym, przeznaczone do napraw bieżących lokomotyw. Obsługa parowozów przez cały czas odbywała się na dwóch głównych stanowiskach.

W tym miejscu warto dodać, że budowa turbiny wiatrowej w 1936 r., której projektantem był inż. Spalony, była ważną inwestycją na kolei. Uzyskaną energię elektryczną wykorzystywano m.in. do pompowania wody dla parowozów. Budynek turbiny zachował się do czasów współczesnych.

Na początku lat 70. XX w. nastąpiły istotne zmiany w funkcjonowaniu Średzkiej Kolei Dojazdowej. W okresie największego rozwoju kolei, długość eksploatowanych linii przekraczała 100 km. Jednak pod koniec lat 60. XX w. zawieszono kursowanie pociągów towarowych na liniach bocznych. Natomiast w 1968 r. wstrzymano przewozy pasażerskie, a od 1 marca 1972 r. całkowicie



Widok ogólny na parowozownię Środa Miasto i zasiek węglowy. 01.07.1975 r.

Fot. Gunnar W. Christensen (www.tog-billeder.dk)



Parowóz Px48-1748 przy żurawiu wodnym tuż przed parowozownią. Na pierwszym planie widoczne podnośniki Beckera. 01.07.1975 r.

Fot. Gunnar W. Christensen (www.tog-billeder.dk)

zawieszono przewozy na odcinku Poznań Kobylepole Wąsk. – Tulce. Kolejne zamknięcia miały miejsce 8 sierpnia 1974 r. Dotyczyło to odcinka Tulce – Środa Wlkp. wraz z odgałęzieniem na 49 km do Jasz-kowa. Obecnie Środa Miasto jest stacją początkową odcinka o długości 14 km prowadzącego tylko do Zaniemyśla.

Stopniowe zmniejszanie długości eksploatowanych linii ograniczało pracę parowozów, co miało wpływ na wielkość wydatku węgla oraz wielkość przewo-

zów towarowych i pasażerskich. W latach 1971–1974 kolej średzka przewiozła następujące liczby pasażerów: 324 688 w 1971 r., 321 048 w 1972 r., 309 733 w 1973 r. oraz 260 873 w 1974 r. Należy zauważyć, że liczby te malały z roku na rok. Dla

porównania w 1955 r. przewieziono 350 000 osób.

Po likwidacji parowozowni Kobylepole do Środy Miasto przeniesiono tokarkę kłową oraz pozostałe wyposażenie warsztatowe (praktycznie większość zachowała się do dzisiaj), podnośniki Beckera, sprzęt służby drogowej (podnośniki i narzędzia do naprawy nawierzchni kolejowej). Z dniem 31 marca 1970 r. do WMD Środa Miasto trafił również dźwig węglowy o udźwigu 1000 kg z ręczną przekładnią zębatą. Kilka lat później dokonano jego modernizacji. 26 sierpnia 1978 r. odbyła się rewizja nadzwyczajna dźwigu spowodowana zamianą napędu ręcznego na elektryczny. W miejsce ręcznej przekładni zamontowano wciągnik elektryczny typ I 10336 produkcji bułgarskiej (Nr fabryczny 497985) z silnikiem KC-1608-6 (Nr fabryczny 6122) o mocy 1,5 kW. Obecnie dźwig węglowy jest sprawny. Ostatnio był wykorzystywany do nawęglania parowozu Px48-1756.

Do WMD Środa Miasto przekazano również urządzenie dźwignicowe z WMD Śmigiel. 10 maja 1974 r. trafił tu wciągnik przejezdny elektryczny

P. K. P.
Parowozownia Kolei Dajazdowej
Środa M.
nr 302/30/1972



Dźwig i wózki węglowe przy zasieku. 01.07.1975 r.

Fot. Gunnar W. Christensen (www.tog-billeder.dk)



Pociąg osobowy do Zaniemyśla prowadzony parowozem Px48-1726 przed odjazdem ze stacji Środa Miasto. W składzie znajduje się wagon pocztowo-bagazowy, 18.09.1975 r.

Fot. Hans Oerlemans



Zaniemyśl. Pociąg z parowozem Px48-1726 przed odjazdem do Środy. 18.09.1975 r.

Fot. Hans Oerlemans



Stupia Wielka. Pociąg osobowy z parowozem Px48-1726. 18.09.1975 r.

Fot. Hans Oerlemans

typu RAD III (Nr fabryczny 641) o udźwigu 1500 kg, wyprodukowany w 1959 r. w Bytomskim Zakładzie Urządzeń Dźwigniowych.

W pierwszej połowie lat 70. XX w. na SKD eksploatowano łącznie 8 parowozów różnych typów. W latach 1970, 1972–1974 stacjonowało 5 maszyn, a w roku 1971 i 1975 na stanie kolei znajdowały się tylko 4. Do czasu wykorzystywania dwóch parowozowni, czyli do 1972 r., parowozy nie były przypisane na stałe do jednej z nich (Środa Miasto, czy też Poznań Kobyłepole Wąsk.). Obiegi składów ułożone były w ten sposób, że jednego dnia parowóz kursował na linii do Zaniemyśla, a drugiego do Kobyłegopola. Poniżej przedstawiono wykaz maszyn stacjonujących na SKD w latach 1970–1975, z podaniem okresu ich eksploatacji:

Px6-1643 (Podolska Fabryka Parowozów 3p/1936 r.)
– do 1972 r.

Px48-1784 (Fablok Chrzanów 3219/1954 r.) – w 1970 r.

Px49-1797 (Fablok Chrzanów 2037/1949 r.) – 1972–1973 r.

Px48-1726 (Fablok Chrzanów 2026/1950 r.) – 1970–1975 r.

Px48-1748 (Fablok Chrzanów 2133/1951 r.) – od 1973 r.

Px48-1907 (Fablok Chrzanów 4508/1955 r.) – 1970–1975 r.

Px48-1915 (Fablok Chrzanów 3072/1955 r.) – 1970–1975 r.

Px49-1800 (Fablok Chrzanów 2040/1950 r.) – w 1974 r.

Tabela 1.

Dane techniczne parowozów i tendrów SKD

Lp.	Dane techniczne	Seria PKP parowozu / tendra		
		Px6-1643	Px48	Px49
1.	Parowóz			
2.	prędkość konstrukcyjna (km/h)	20	35	35
3.	siła pociągowa (kG)	4514	3835	3835
4.	moc (KM)	188	200	200
5.	zapas wody (m ³)	0,8	-	-
6.	zapas węgla (t)	0,3	-	-
7.	masa służbowa (t)	19,2	22,0	22,0
8.	ilość osi	4	4	4
9.	Tender	Pt3	Pt6x48	Pt4y49
10.	zapas wody (m ³)	3,0	6,0	4,0
11.	zapas węgla (t)	1,5	4,0	4,0
12.	masa służbowa (t)	7,5	18,0	14,0
13.	ilość osi	2	4	3



Środa Wąsk. Pociąg osobowy (Px48-1726) przed odjazdem do stacji Środy Miasto. 18.09.1975 r.

Fot. Hans Oerlemans



Środa Miasto. Pociąg z parowozem Px48-1726 przyjechał z Zaniemyśla. 18.09.1975 r.

Fot. Hans Oerlemans



Stacja Środa Miasto. Pociąg z parowozem Px48-1726. 18.09.1975 r.

Fot. Hans Oerlemans



Słupia Wielka. Pociąg w kierunku Zaniemyśla. 18.09.1975 r.

Fot. Hans Oerlemans



Na stacji w Zaniemyślu (Px48-1726). 18.09.1975 r.

Fot. Hans Oerlemans



Współczesny wygląd parowozowni KD Środa Miasto. 14.09.2013 r.

Fot. Paweł Jakuboszczak

Od lipca 1971 r. do lutego 1974 r. średzka kolej eksploatowała łącznie 6 parowozów różnych typów. Obsługę maszyn prowadziło wówczas dziesięć osób: Kazimierz Adamczyk, Jacek Błigc, Józef Ciuk, Jan Fic, Józef Karolak, Władysław Kuliński, Kazimierz Makowski, Edmund Oleszak, Sylwester Sobkowiak i Henryk Szymkowiak.

Użytkowanie parowozów wymagało zapewnienia odpowiedniego zapasu węgla i wody, dlatego też w trakcie bieżącej eksploatacji maszyn musiało odbywać się ich nawęglanie i nawadnianie. Częstotliwość tych czynności związana była z wielkością pracy wykonywanej przez dany parowóz, w zależności od długości pokonywanej trasy i obciążenia ciągniętego składu. Ilość węgla przeznaczonego do bezpośredniej eksploatacji każdego z parowozów ewidencjonowano w *Księdze wydatku węgla na parowozy*. Wpisy obejmowały również personalia maszynistów i ich pomocników, którzy odpowiadali za nawęglanie i nawadnianie maszyn.

W WMD Środa Miasto do załadunku węgla z zasięku do tendra parowozu wykorzystywano wózki węglowe, takie same, jak zachowane do dziś, 4 mocno wysłużone

egzemplarze. Ładowność jednego wózka wynosi 500 kg przy masie własnej 257 kg.

Na podstawie przytoczonej wcześniej książki wiadomo, że w okresie od 01 lipca 1971 r. do 28 lutego 1974 r. dziennie nawęglano przeważnie dwa, rzadziej jeden parowóz. Osiem razy miało miejsce nawęglanie trzech maszyn w ciągu dnia. Wynikało to najprawdopodobniej ze zmniejszonej pracy przewozowej. W opisywanym okresie średzkie parowozy nigdy nie były ładowane do pełna. Przeważnie otrzymywały od 1 do 2,5 t węgla przy maksymalnym załadunku dla: Px6-1643 – 1,5 t, Px49-1797 – 3,0 t, Px48 – 3,5 t. Zdarzały się również mniejsze ilości, np. od 0,25 do 1,25 t.

W okresie od lipca do grudnia 1971 r. w ruchu znajdowały się 3 parowozy. Wyjątkiem były miesiące wrzesień i grudzień, kiedy w ruchu były 4 maszyny. W drugiej połowie 1971 r. wspomniane parowozy zużyły 573,4 t węgla: Px6-1643 – 48,5 t, Px48-1726 – 246,5 t, Px48-1907 – 151,8 t i Px48-1915 – 126,6 t.

Ilość węgla trakcyjnego wydatkowanego w 1972 r. przedstawia tabela nr 2. Wynika z niej, że w ciągu całego roku wykorzystano 1117,2 t węgla. Podobnie było w 1973 r. (tabela nr 3). W podanym roku parowozy zużyły 1086,9 t węgla.

Tabela 2. Wydatek węgla parowozowni Środa Miasto w 1972 r.

Lp.	Seria i numer parowozu	Wydatek węgla na parowozy (t)												
		Miesiąc												Razem
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	
1.	Px48-1907	–	–	39,5	29,5	32,0	33,5	33,5	38,5	40,0	37,5	51,0	2,5	337,5
2.	Px48-1915	49,5	49,0	46,5	43,5	37,0	18,5	34,5	41,0	35,0	22,5	25,0	48,2	450,2
3.	Px48-1726	37,5	42,0	1,0	–	12,5	22,0	14,0	10,5	12,5	36,0	48,0	52,0	288,0
4.	Px6-1643	10,0	6,0	5,5	9,5	–	–	–	–	–	–	–	–	31,0
5.	Px49-1797	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	10,5	10,5
Razem		97,0	97,0	92,5	82,5	81,5	74,0	82,0	90,0	87,5	96,0	124,0	113,2	1117,2

Tabela 3. Wydatek węgla parowozowni Środa Miasto w 1973 r.

Lp.	Seria i numer parowozu	Wydatek węgla na parowozy (t)												
		Miesiąc												Razem
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	
1.	Px48-1907	7,0	30,5	32,0	35,5	39,9	33,5	31,35	32,0	41,0	36,5	–	4,5	319,25
2.	Px48-1915	50,0	–	–	–	–	22,0	36,0	40,0	26,0	24,0	26,5	34,0	258,5
3.	Px48-1726	49,5	28,5	34,0	39,0	43,5	24,0	–	–	–	20,0	38,0	33,55	310,05
4.	Px49-1797	11,0	12,0	9,0	9,5	8,5	6,0	15,5	10,5	12,0	–	–	–	94,0
5.	Px48-1748	–	–	–	–	–	–	–	–	8,0	36,1	33,0	28,0	105,1
Razem		117,5	71,0	75,0	84,0	91,9	85,5	82,85	82,5	87,0	116,6	97,7	100,05	1086,9

Zatem w latach 1972–1973 w sumie wydatkowano 2204,1 t węgla. Średnie miesięczne zużycie węgla przez parowozy SKD w ciągu roku kalendarzowego wynosiło około 91–93 t. Największe zużycie występowało w miesiącach zimowych.

W styczniu i lutym 1974 r. na średzkiej kolei nawęglane były trzy parowozy, które zużyły 171,0 t węgla: Px48-1726 – 68,5 t, Px48-1907 – 33,5 t i Px48-1915 – 69,0 t.

Dla zobrazowania wydatkowania węgla trakcyjnego na SKD w latach 1972–1973, może posłużyć porównanie jego zużycia do ładowności (60 t) typowej, normalnotorowej, czteroosiowej węglarki typu 412W serii Eaos. Wynika z tego, że w okresie dwóch lat, łączna ilość węgla dostarczona do Środy Miasto na potrzeby eksploatacyjne parowozów mieściła się w prawie trzydziestu siedmiu takich węglarkach, natomiast średnie miesięczne zużycie węgla w ciągu roku kalendarzowego wynosiło półtora węglarki normalnotorowej.



Paweł Jakuboszczak

Użyte skróty:

KD – Kolej Dojazdowa,

SKD – Średzka Kolej Dojazdowa,

PKP – Polskie Koleje Państwowe,

WMD – Parowozownia Kolei Dojazdowej.

Bibliografia:

J. Grünebaum: *Die Schrodaer Kreisbahn*, „Eisenbahnfreunde Witten aktuell”, nr 1/2008, s. 13–17.

Księga wydatku węgla na parowozy Średzkiej Kolei Dojazdowej, 01.07.1971 r. – 28.02.1974 r.

J. Kurowska-Ciechańska, A. Ciechański: *Koleje*, Warszawa 2007, s. 108.

M. Malczewski: *Przewóz osób i towarów na kolejach dojazdowych ZDOKP w Poznaniu*, „Parowozik”, nr 1, 1994 r., s. 22–23.

B. Pokropiński: *Historia parowozu Pr6*, „Świat Kolei”, nr 5, 1999 r., s. 22–23.

B. Pokropiński: *Jędrzejowskie Koleje Wąskotorowe*, Zamość 2012, s. 164.

M. Matuszewski: *Z dziejów Średzkiej Kolei Dojazdowej 1902–1987*, Poznań 1989, s. 2, 8.

P. Terczyński: *Wagon węglarka czteroosiowa typu 412W*, „Świat Kolei”, nr 7, 2006 r., s. 43.

Strony internetowe:

<http://rail.phototrans.eu>

<http://www.sredzkakolej.pl>

<http://www.tog-billeder.dk>

Inne źródła:

Towarzystwo Przyjaciół Kolejki Średzkiej „Bana”,

Zbiory autora.



Środa Miasto. Nawęglanie parowozu Px48-1726. 06.10.1995 r.

Fot. Marek Barszcz

STATYSTYKA

ZAKŁADY NAPRAWCZE TABORU KOLEJOWEGO W OPOLU

Zbigniew Tucholski

Wykaz taboru Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego w Opolu, od lat 50. do połowy lat 90. XX w.

Nr inwentarzowy	Wytwórca, nr fabryczny/rok budowy	Przybycie	Odejście	Uwagi
TKt2-18	Union 2569/1920 r.	28.02.1967 r. nieodpłatnie przekazany z MD Opole	+ 12.09.1967 r.	
?) ¹⁾	Berliner Maschinen Bau AG Cassel ²⁾ 1945 r.	?	+ 11.07.1963 r.	Poniemiecka lokomotywa spalinowa, moc 120 KM
?) ¹⁾	10349/1935 r.	20.05.1959 r. zakupiona z ?	+ 03.07.1968 r.	Poniemiecka lokomotywa spalinowa, moc 120 KM
Ls150-463 ?	Chrzanów 6345/1963 r.	30.04.1963 r. „Fablok”	25.06.1987 r. ZPP i ZT Pszczółki ³⁾	
Ls150-122	Zastal 122/1968 r.	31.12.1968 r. „Zastal”	1997 r. czynna	
409Da-804	Mystal 804/1985 r.	08.03.1985 r. „Mystal”	1997 r. czynna	

Wykaz zawiera najprawdopodobniej wszystkie lokomotywy eksploatowane przez ZNTK Opole od lat 50. XX w. do 1997 r. Opracowano na podstawie księgi środków trwałych, dokumentacji księgowej prowadzonej od 1954 r. (faktury, protokoły przekazania itp.) oraz dokumentacji technicznej lokomotyw spalinowych (Dział Głównego Mechanika).

W ZNTK Opole do pracy manewrowej używane były dwie lokomotywy serii SM03. Jeszcze na początku lat 90. XX w. ZNTK dzierżawiły z MD Opole parowozy (w końcowym okresie były to maszyny serii Ty2), wykorzystywane dojazd próbnych z wagonami oraz wytwarzania pary technologicznej. Zakłady posiadały na stanie przekazany w dniu 19 lutego 1986 r. z Wagonowni w Łodzi wagon socjalny Bwx 635199-80057-7 typu 111A (rok budowy 1969 r.). Inny tabor kolejowy poza dwuosiołowymi wózkami technologicznymi do transportu wewnątrzzakładowego pudel wagonów osobowych nie był eksploatowany.

Jeszcze kilka lat temu w kotłowni ZNTK eksploatowano zdjęty z ramy i ustawiony na fundamencie kocioł szerokotorowego sowieckiego parowozu towarowego serii FD (Feliks Dzierżyński) Woroszyłow 7774/1940 r., który pracował na obniżone ciśnienie 10 atm. Według relacji pracowników Działu Głównego Mechanika ZNTK Opole kocioł ten ustawiony został przez sowieckie władze wojskowe po zakończeniu wojny ze względu na zniszczenie kotłowni warsztatów kolejowych w Opo-

lu. Nie udało się ustalić numeru parowozu, na którym był ustawiony. Najprawdopodobniej przybył on do Opoli, gdy wojska sowieckie przekuły na tor szerokie linie kolejowe w rejonie Dolnego Śląska.

- ¹⁾ Lokomotywy spalinowe napędzane wysokoprężnymi sześciocyndrowymi silnikami spalinowymi o mocy 120 KM, ciężar lokomotywy 16 t.
- ²⁾ Nazwa wytwórni nieprawidłowo przepisana z księgi środków trwałych zawiera dwie niemieckie wytwórnie taboru kolejowego
- ³⁾ Zakłady Produkcji Pomocniczej i Zaplecza Technicznego w Pszczółkach, ul. Fabryczna 3.

ZAKŁADY PRZEMYSŁU DRZEWNEGO KONEWKA

01.12.1999 r.

Bocznica Zakładów Przemysłu Drzewnego Konewka została rozebrana kilka miesięcy temu, jedyną pozostałością po niej jest murowana, jednostanowiskowa lokomotywnia. Niegdyś na bocznicę eksploatowano lokomotywę Ls60-157 (Zastal 157/1968 r.) została ona skasowana w dniu 28.09.1990 r. i pocięta na złom. Jedyną pozostałością po tej lokomotywie jest silnik typu S-324HL w magazynie zakładów. ZPD Konewka zakupiły przed 1990 r. z Zakładów Włókien Sztucznych „Wistom” Tomaszów Mazowiecki lokomotywę 409Da-834 (Mystal 834/1988 r.). Po likwidacji bocznic w 1999 r. lokomotywa ta została sprzedana do zakładów „Paged-Sklejka” w Moragu. Dane dotyczące lokomotyw ZPD Konewka uzyskano z dokumentacji działu transportu.

Zbigniew Tucholski

ZAKŁADY NAPRAWCZE TABORU KOLEJOWEGO PRUSZKÓW

Tabor kolejowy od końca lat 50. XX w. do 1997 r.

1. Wykaz parowozów

Nr inwentarzowy	Wytwórca, nr fabryczny/rok budowy	Kocioł	Tender	Przybycie	Odejście
Tp2-48	Henschel ?/1907 r.	8178/? r.	12C1-? Union 1748/1907 r.	?	+
Tp2-64	Hanomag ?/1910 r.	9602/? r.	12C1-? Union 1745/1910 r.	?	+
Tr203-451	Lima 8739/1945 r.	Lima 8739/1945 r.	?	MD Nasielsk 07.10.1974 r. ¹⁾	31.10.1976 r. nieodpłatnie przekazany ZNTK Wrocław
Tr203-464	Lima 8739/1945 r.	Lima 8739/1945 r.	?	dzierżawa z MD Nasielsk 1974 r.	MD Nasielsk 02.04.1974 r. koniec dzierżawy
Tr203-477	Lima 8791/1945 r.	Lima 8791/1945 r.	?	dzierżawa z MD Nasielsk 1974 r.	MD Nasielsk 08.05.1974 r. koniec dzierżawy

2. Wykaz lokomotyw spalinowych

Nr inwentarzowy	Wytwórca, nr fabryczny/rok budowy	Przybycie	Odejście	Uwagi
	Deutz	była na stanie w latach 50. XX w.	dzierżawa JW 4824 Stawy	
?	665/1940 r.	była na stanie w 1961 r.	+ ?	Niemiecka, moc 400 KM, układ osi 0-3-0
SM03-485	Chrzanów 6367/1963 r.	„Fablok” 19.07.1963 r.	1980 r. „Polkabel” Ożarów Mazowiecki	za lokomotywę 401Da-379
SM30-897	Chrzanów 7386/1967 r.	„Fablok” 1967 r.	czynna	
SM30-920	Chrzanów 7509/1967 r.	31.12.1980 r. PRK 15 Warszawa ul. Wileńska 2/4	+ 1994 r.	udźwąg 18 t
SM30-1033	Chrzanów 7851/1969 r.	„Fablok” 03.09.1969 r.	1997 r. czynna	
401Da-379	Chrzanów 9683/1977 r.	1980 r. „Polkabel” Ożarów Mazowiecki	1997 r. czynna	za lokomotywę SM03-485
409Da-39	Zastal 39/1968 r.		1997 r. czynna	
SM30-868	Chrzanów 7357/1966 r.	1966 r. „Fablok” Chrzanów	?	

Dane techniczne lokomotywy spalinowej nr 665/1940 r.

producent	Niemcy
nr fabryczny	665/1940 r.
liczba osi	3 (koła szprychowe o średnicy 1025 mm)
moc	400 KM
silnik	wysokoprężny 6-cylindrowy (nr 833782-87), średnica cylindrów 240 mm

Dane techniczne lokomotywy spalinowej nr 665/1940 r. (dokończenie)

hamulec	Ręczny i powietrzny – zespolony
największa szybkość	70 km/h
długość ze zderzakami	9,20 m
rozstaw osi	4,5 m
szerokość	2,9 m

3. Wykaz dźwigów kolejowych

Wytwórca, nr fabryczny/rok budowy	Przybycie	Odejście	Nośność
Norton 1519 (1516 ?)/1916 r.	?	20.11.1984 r. ZNTK Łapy	12 t
Berlin Adler Werke GmbH 556/1928 r.	?	+ 10.1981 r.	3,5 t
Mark Mannheim ? 4397/1932 r.	30.05.1970 r. ZNTK Bydgoszcz	+ 13.12.1978 r.	?
EDK80/2 SM Kirow Leipzig 407/1978 r.	1978 r. NRD ?	1997 r. czynny	?
EDK80/3 SM Kirow Leipzig 686/1983 r.	1983 r. NRD ?	1997 r. czynny	?

4. Wykaz kotłów parowozowych pracujących w kotłowni ZNTK Pruszków

Od parowozu	Wytwórca, nr fabryczny/rok budowy	Odejście
Pn11-?	Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf 1928/1910 r. ?	+ 1983 r.
Pn11-?	Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf 4031/1915 r. ?	+ 1983 r.
Ty2-?	Wiener Lok 9682/1942 r. ²⁾	1997 r. czynny
Ty2-?	? 2665/1944 r.	+ 1988 r.

5. Odsnieżarka torowa

Typ	Wytwórca, nr fabryczny/rok budowy	Przybycie	Odejście
ODA 230 PROTOTYP	Kolejowe Zakłady Maszyn i Sprzętu Drogowego Racibórz 001/1980 r.	08.10.1980 r. Racibórz	1997 r. czynna

¹⁾ Parowóz sprzedany z MD Nasielsk do ZNTK Pruszków²⁾ Ustawiony na fundamencie w kotłowni 22.11.1961 r.

✕
Maciej Kucharski, Zbigniew Tucholski

ZAKŁADY NAPRAWCZE TABORU KOLEJOWEGO WROCŁAW

Wykaz (na sąsiedniej stronie) obejmuje lokomotywy ZNTK Wrocław od 1963 r. do 1997 r.

Opracowano na podstawie: dokumentacji lokomotyw spalinowych, księgi środków trwałych i protokołów (dział głównego mechanika).

Na terenie ZNTK Wrocław eksploatowane były wagony do transportu wewnętrznego (między innymi przedwojenne dwuosiove węglarki) oraz specjalne wózki technologiczne zbudowane sposobem gospodarczym

w ZNTK przy zastosowaniu staroużytecznych zestawów kołowych tocznych parowozowych. Oprócz wymienionego taboru używano również kolejowe żurawie spalinowo-elektryczne (typ ZK 1 produkcji ZNTK Wrocław).

✕
Zbigniew Tucholski

¹⁾ Błędna nazwa w oryginalnych dokumentach.²⁾ Prawdopodobnie Henschel & Sohn.

Tabor Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego we Wrocławiu, od lat 60. XX w. do połowy lat 90. XX w.

Nr inwentarzowy	Wytwórca, nr fabryczny/rok budowy	Przybycie	Odejście	Uwagi
TKh100-14	Vulcan ?	22.10.1953 r. MD Star-gard Szczeciński	+ 01.01.1977 r.	
TKi3-196	Union 2103/1913 r.	PKP	+ 03.05.1980 r.	
Tr203-451	Lima 8739/1945 r.	31.01.1976 r. ZNTK Pruszków	31.12.1982 r. Muzeum Kolejnictwa Warszawa	Przekazany nieodpłatnie z ZNTK Pruszków
TKt48-144	Chrzanów 4734/1956 r.	30.09.1982 r. MD Nysa	+ ?	
żuraw parowy	rok produkcji 1936 r.	20.03.1978 r. KZN	+ 08.02.1980 r.	udźwig 18 t
żuraw parowy	50 KM 1946 r.		+ 28.02.1984 r.	
żuraw parowy	50 KM 1946 r.		+ 27.03.1986 r.	udźwig 2,5 t do 10 t
żuraw parowy	50 KM		+ 08.01.1982 r.	
Ls60-615 (034)	Chrzanów 5960/1961 r.	Kolejowe Zakłady Nawierzchniowe Wrocław	1997 r. czynna	zbudowana na zamówienie KZN Wrocław
Ls150-109	„Zastal” 109/1969 r.	05.11.1969 r. „Zastal” Zielona Góra	?	
SM30-840	Chrzanów 7329/1966 r.	23.12.1983 r. Cementownia „Nowiny” Sitkówka-Nowiny	?	
SM30-868	Chrzanów 7357/1966 r.	1966 r. „Fablok” Chrzanów	?	

Wykaz kotłów parowozowych w kotłowni ZNTK Wrocław

Nr KDT	Parowóz	Wytwórca, nr fabryczny/rok budowy	Miejsce pracy kotła	Ustawienie kotła	Odejście
	TKh1-?	1918 r.	TB Oława (stara kotłownia)	?	+ 03.09.1971 r.
	TKi3-187	nr 531	TB Oława (stara kotłownia)	30.12.1961 r.	+ 19.09.1972 r.
	TKi3-?	Aelien Goelstehaft Berlin 1955/15621	?	?	+ 31.12.1969 r.
	OKf-100	734 (794)/1932 r.	?	?	+ 30.09.1971 r.
	Pk2-31	Henschel&Sohn ²⁾ 1167?/1912 r.	?	?	+ 08.12.1970 r.
	Pk2-36	Henschel 11167?/1917 r.	Przeniesiony do TB myjnia części październik 1966 r.	?	09.04.1972 r. ZNTK Gdańsk
	Tr21-?	Fitzner 9831/1925 r.	?	?	+ 29.09.1975 r.
	Ty23-?	HCP 2012/1925 r.	?	?	+ 31.10.1974 r.
	Ty2-892	Deutsche Waffen 2643/1944 r.			
	Ty2-918	1943 r.			
6KA-81	Ty2-?	Schichau 3739/1943 r.	Wrocław TMW IV (oddział energetyczny) lub TME kotłownia Nr 1	27.12.1974 r. lub 15.12.1974 r.	
	Ty2-?			31.12.1982 r.	
6KA-86	Ok22-9	Fitzner 10240/1926 r.			+
6KA-87	Ok22-51	Fitzner 10466/1933 r.			+

OZORKOWSKIE ZAKŁADY PRZEMYSŁU BAWEŁNIANEGO „MORFEO” OZORKÓW

13.06.2000 r.

Zakłady te w 2000 r. były w likwidacji, której wykonanie powierzono syndykowi masy upadłościowej. Bocznicą kolejową zakładów prowadzi do stacji Ozorków, przecina w poziomie tor kolei wąskotorowej.

Wykaz lokomotyw ZPB „Morfeo” Ozorków

Seria i nr	Nr fabryczny	Przybycie	Odejście
TKh-2146	Chrzanów 2146/1951 r.	?	+ ?
SM30-722	Chrzanów 6921/1965 r.	31.12.1982 r. ZTKiGK Boguszowice	2000 r. przewidziana do sprzedania
SM30-760	Chrzanów 7029/1965 r.	21.05.1984 r. ZTKiGK Rybnik	2000 r. przewidziana do sprzedania

rowej Krośniewice-Ozorków. Do pracy manewrowej na bocznicę eksploatowano niegdyś parowóz „Ferrum” TKh-2146. Do materiałów dotyczących wcześniejszych środków trakcyjnych nie udało się dotrzeć. Według najstarszych danych z 1960 r. (regulamin transportu kolejowego) na bocznicę praco-

wała jedna lokomotywa parowa, najprawdopodobniej był to wyżej wymieniony parowóz. Na początku lat osiemdziesiątych parowóz TKh-2146 wycofano z eksploatacji i zastąpiono lokomotywą spalinową. W 1982 r. zakupiono z Zakładu Transportu Kolejowego i Gospodarki Kamieniem Boguszowice lokomotywę SM30-722. W 1984 r. zakupiono z ZTKiGK Rybnik kolejną lokomotywę spalinową SM30-760. W okresie od 1982 r. do dnia dzisiejszego (według książki inwentarzowej działu mechanicznego) innych lokomotyw na bocznicę nie eksploatowano.

W chwili obecnej na terenie zakładu znajdują się obie lokomotywy SM30 nr 722 oraz nr 760 i są przewidziane do sprzedaży. Bocznicą jest nieczynna od kilku miesięcy.



Zbigniew Tucholski



Dach parowozowni w trakcie remontu. 14.08.2014 r.

Fot. Paweł Mierosławski

ORGANIZACJE POZARZĄDOWE



POLSKIE STOWARZYSZENIE MIŁOŚNIKÓW KOLEI

Polskie Stowarzyszenie Miłośników Kolei, od 28. lat działające na rzecz ochrony zabytków polskiego kolejnictwa, już ósmy rok posiada status Organizacji Pożytku Publicznego. Zatem po raz kolejny – zgodnie z prawem – macie Państwo możliwość przeznaczyć 1% swojego podatku na pomoc w ratowaniu kolejowych zabytków.

Uzyskane w ten sposób środki finansowe wykorzystamy na poprawę stanu budynków Parowozowni Skierniewice (głównie naprawy dachów) oraz na prace związane z naszymi zabytkowymi eksponatami.

Aby nas wesprzeć wystarczy w wypełnianym przez Państwa formularzu PIT uzupełnić dwie rubryki:

Numer KRS: 0000216091

Wnioskowana kwota: wyliczona zgodnie z odrębnymi przepisami.

Dzięki Państwa życzliwości w 2014 r. uzyskaliśmy kwotę 33.750,92 zł, którą wydatkowaliśmy jak najbardziej racjonalnie, na najpotrzebniejsze cele. 166.136,13 zł

przeznaczaliśmy na nasze strategiczne działania: odbudowę całkowicie zniszczonego pokrycia dachu hali wachlarzowej nad połową 9. kolejnych stanowisk postojowych. Starając się zwiększyć efekt, 31.904,73 zł wykorzystaliśmy jako wkład własny przy realizacji remontów dachu dofinansowywanych ze środków Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego, Łódzkiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków oraz Miasta Skierniewice. Dzięki temu każdą otrzymaną od Państwa złotówkę udało nam się pomnożyć 5,5-krotnie, uzyskując w ten sposób wsparcie w łącznej kwocie 134.231,40 zł!

Efektem przeprowadzonych prac remontowych jest nie tylko wydłużenie ścieżki zwiedzania obiektu, ale przede wszystkim zabezpieczenie przed degradacją cennych egzemplarzy taboru, przybliżając nas zarazem do pełnej sprawności „trakcyjnej” obiektu.

Dalsze 1.000,67 zł stanowiło wkład własny w dofinansowanym przez Urząd Miasta Skierniewice kwotą 8.000,00 zł zadaniu, polegającym na wykonaniu kapitalnego remontu rozjazdu zwyczajnego nr 128 zlokalizowanego w niewralgicznym dla nas torze nr 59 łączącym obrotnicę ze stacją PKP PLK. Kompletna wymiana podrozjazdnic i uzupełnienie tłucznia odbyła się wyłącznie siłami członków i wolontariuszy PSMK. Ponadto sponsorzy przekazali nam na realizację tego projektu



Wagon piwiarka z zamontowanymi nowymi deskami. 10.01.2015 r.

Fot. Ariel Ciechański

staroużyteczny tłuczeń oraz fabrycznie nowe wkręty P49A (firma Śrubena-Unia z Żywca). Z własnych zasobów magazynowych przy okazji wymieniliśmy podkłady w łączniku biegnącym od remontowanego rozjazdu do rozjazdu krzyżowego nr 129/130 zlokalizowanego w sąsiednim torze nr 57. Tu także konieczne było wykorzystanie podarowanego tłucznia, ponieważ tor był go niemal całkowicie pozbawiony.

Siłami członków i wolontariuszy PSMK kontynuowaliśmy renowację parowozu 0149-4 i wagonu-chłodni z 1912 r. do przewozu piwa, częściowo także z 1% podatku PIT. Na materiały, głównie lakiernicze, do odbudowy tego pierwszego wydaliśmy 403,53 zł. Remont wagonu miał znacznie szerszy (dzięki wcześniejszym zakupom drewna) zakres i pochłonął 441,99 zł, wydatkowanych przede wszystkim na materiały impregnujące do drewna. Zapokostowane zostały deski poszycia zewnętrznego wagonu, dzięki czemu był możliwy w sezonie jesienno-zimowym wstępny montaż części ścian pojazdu.

Staraliśmy się pozyskiwać też sponsorów – dzięki wsparciu Partnerów zostały też zrealizowane dwa projekty związane z naszym taborem. Dzięki wsparciu firmy „Freightliner PL” w wysokości około 27.000 zł, udało nam się wreszcie we wrześniu sprowadzić z Elku parowóz Ok1-266, kończąc tym samym przemieszczanie naszych

ekspонатów z tej lokalizacji. W listopadzie do Parowozowni przybyła natomiast po kilkuletnim pobycie w Warszawie pieczołowicie zrekonstruowana przez Tramwaje Warszawskie akumulatorowa lokomotywa manewrowa wyprodukowana w 1928 r. przez niemiecką firmę AEG.

W rozpoczynającym się 2015 r. uzyskane dzięki Państwa wsparciu środki zamierzamy przeznaczyć na kontynuację odbudowy dachu hali wachlarzowej (wraz ze świetlikiem) oraz renowację zgromadzonych eksponatów (m.in. parowozu 0149-4 i historycznej „piwiarki”). W zależności od możliwości finansowych i wyników konkursów na realizację zadań publicznych, w których chcemy brać udział, jesteśmy gotowi do rozpoczęcia robót przy kolejnych 11 obiektach kompleksu parowozowni.

W ubiegłym roku odwiedziło nas ponad 6000 osób, które mogły zapoznać się z historią Parowozowni, jej autentycznymi wnętrzami warsztatowymi i technologią pracy oraz częścią zgromadzonych tu eksponatów. Organizowaliśmy też lekcje muzealne dla dzieci i młodzieży, plenery fotograficzne, projekcje filmowe, wieczory poetyckie, pokazy slajdów i szereg innych imprez kulturalnych. Tę działalność będziemy kontynuować w 2015 r.



Ariel Ciechański



Lokomotywa akumulatorowa AEG 4184 (Allgemeine Elektrizität Gesellschaft 4184/1928 r.) z cukrowni „Witaszyce” w Witaszyczach. 21.08.2014 r.

Fot. Andrzej Paszke

KOLEJ WĄSKOTOROWA ROGÓW – RAWA – BIAŁA

FUNDACJA POLSKICH KOLEI WĄSKOTOROWYCH



FUNDACJA
POLSKICH
KOLEI
WĄSKOTOROWYCH



Priorytetowymi zadaniami realizowanymi w 2014 r. przez wolontariuszy Fundacji Polskich Kolei Wąskotorowych w ramach opieki nad Koleją Wąskotorową Rogów – Rawa – Biała były przedsięwzięcia taborowe i infrastrukturalne. Starano się utrzymać tempo i zakres prac podobnie jak w latach ubiegłych, choć ze względu na brak środków pochodzących z 1% dla OPP było to znacznie utrudnione. Pragniemy poinformować że FPKW od grudnia 2014 roku znajduje się ponownie na zatwierdzonej przez Ministra Pracy i Polityki Społecznej aktualnej liście Organizacji Pożytku Publicznego uprawnionych do otrzymywania 1%. W związku z tym nadal istnieje możliwość wsparcia naszej organizacji.

W roku ubiegłym prace w zakresie infrastruktury polegały głównie na bieżącej wymianie podkładów na odcinku Rogów – Jeżów oraz wymianie podrozdzielnicy na stacji Rogów Tow. Wąsk. Ponadto rozpoczęto odtwierzanie w terenie pikietażu całej linii prowadząc pomiary weryfikacyjne i ustawiając nowe słupki kilometrowe. Wykonano i ustawiono tablice informacyjne na wszystkich stacjach i przystankach od Rawy do Białej. Prowadzono także bieżące prace przy remoncie pomieszczeń umywalni, remoncie instalacji elektrycznej oraz zabudowie stacjonarnej instalacji sprężonego powietrza w hali parowozowni w Rogowie.

W ramach prac taborowych kontynuowano naprawę główną lokomotywy WLS40 (zamknięto prace przy ostoi i układzie biegowym) oraz rozpoczęto naprawę główną wagonu let-

niego. Ponadto prowadzono szereg bieżących napraw przy eksploatowanym taborze.

Dodatkowo zorganizowano kilka wydarzeń mających na celu promocję kolei, były to m.in.: majówka z makietą modułową H0e w sali muzealnej Magazynu No. 1, Kolejowa Noc Muzeów, wystawa dot. Kolei Myszynieckiej we współpracy z Muzeum Ziemi Kurpiowskiej w Ostrołęce. Ponadto FPKW pełniła rolę organizatora wspierającego przy organizacji konferencji Turystyka kolejowa w Polsce – atuty i bariery rozwoju zorganizowanej przez Redakcję Rynku Kolejowego w ramach Kongresu Kolejowego 2014 w Łodzi. Nie można tu także pominąć wydania książki historycznej „Kolej wąskotorowa Rogów – Rawa – Biała” która ukazała się nakładem wydawnictwa Eurospinter.



Pociąg turystyczny Kolei Wąskotorowej Rogów – Rawa – Biała prowadzony lokomotywą Lyd1-215 na moście w Boguszycach, 12.06.2010 r.

Fot. Michał Zajfert



Podwozie lokomotywy 2WLS40 po gruntownym oczyszczeniu zostało pokryte farbą podkładową, 25.06.2014 r.

Fot. Michał Zajfert

W bieżącym roku planów jest znacznie więcej, szczególnie z uwagi na obchodzony jubileusz 100-lecia KWRRB.

Liczymy na Państwa wsparcie, pozwoliliby to nam ukończyć wszystkie rozpoczęte już prace oraz rozpocząć kolejne. Z góry dziękujemy wszystkim darczyńcom i zapraszamy na naszą kolej by móc się przekonać jak pracują przekazane przez Państwa fundusze. Aby przekazać nam 1% swego podatku, podobnie jak poprzednio wystarczy tylko wpisać w odpowiedniej rubryce zeznania podatkowego PIT nazwę: **Fundacja Polskich Kolei Wąskotorowych i KRS 0000061869.**



Adam Wawrzyniak

LISTY CZYTELNIKÓW

KOLEJ PARKOWA W CHORZOWIE

Przeglądając archiwalne egzemplarze „Stalowych Szlaków”, nabyte przeze mnie w Księgarni Historycznej na Powiślu w Warszawie znalazłem w numerze 3/2012 artykuł o Kolei Parkowej w Chorzowie. Przesyłam do wykorzystania moje stare zdjęcie pociągu tej kolei na stacji Wesole Miasteczko. Pociąg prowadzony jest lokomotywą spalinową 2WLS50 a za nią widać trzy wagoniki z lat 70. XX w. Zdjęcie zrobione było około 1970 r.



Lech Keller



Pociąg prowadzony lokomotywą spalinową 2WLS50 na stacji Wesole Miasteczko. około 1970 r.

Fot. Lech Keller

WORLD RAIL PHOTO
GALERIA FOTOGRAFII KOLEJOWEJ
wrphoto.eu

www.wrphoto.eu

Fot. Paweł Wagner

www.lgk.cal.pl

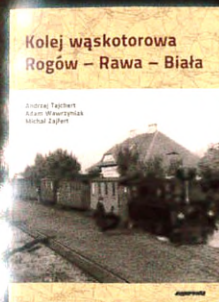
Lubelska Galeria Kolejowa

www.lgk.cal.pl

Fot. Michał Kręzel

Książki

W celu nabycia książki prosimy o wysłanie zamówienia (z adresem do wysyłki) na adres e-mail: ambarszcz@interia.pl i wpłatę odpowiedniej kwoty na konto wydawcy: Marek Barszcz, ul. Pruszkowska 4B/27, 02-118 Warszawa Alior Bank, nr: 60 2490 0005 0000 4000 7334 1825. Do nabycia również w serwisie Allegro nick: **Bunicel**.



Format A4

Książka **Kolej wąskotorowa Rogów - Rawa - Biała** poświęcona jest historii i dniu dzisiejszemu tej mało znanej linii wąskotorowej. Znajdziemy w niej informacje o działalności i taborze zgromadzonym tam przez FPKW. **Cena 74,95 zł** obejmuje koszt przesyłki.

Album **Kolej Nocą**. Cena **24 zł** obejmuje koszt przesyłki.



Format A5



Format B5



Format A4

Książka **Koleją z Jasła do Rzeszowa** przedstawia historię linii kolejowej łączącej wymienione w tytule miasta. Bogato ilustrowana pozwala prześledzić zmiany zachodzące w krajobrazie kulturowym opisywanej linii. **Cena 95,90 zł** obejmuje koszt przesyłki.



Format A4

Książka **Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Katowicach w latach 1922-1939**. **Cena 75 zł** obejmuje koszt przesyłki.

Książka **Atlas Linii Kolejowych Polski 2014**. **Cena 121 zł** obejmuje koszt przesyłki.

REKLAMA

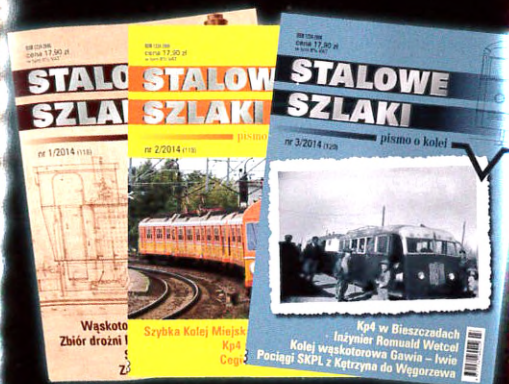
PRENUMERATA

Zapraszamy do prenumeraty **STALOWYCH SZLAKÓW**. W 2015 roku cena detaliczna czasopisma będzie wynosiła 17,90 zł za egzemplarz. Prenumeratorom oferujemy **STALOWE SZLAKI** w dawnej cenie czyli po **15,90 zł** za sztukę. Prenumerata obejmuje **cztery kolejne numery i kosztuje 63,60 zł**. Powyższą kwotę prosimy wpłacić na konto wydawcy z podaniem adresu, na jaki mają trafić zamówione **STALOWE SZLAKI**.

Luxtorpeda
EKSPRES.PL

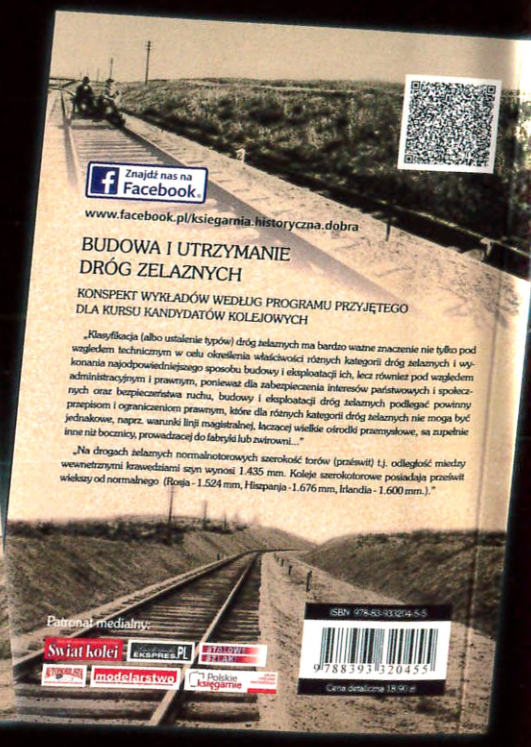
Kalendarz 2015

W celu nabycia kalendarza prosimy o wysłanie zamówienia (z adresem do wysyłki) na adres e-mail: ambarszcz@interia.pl i wpłatę odpowiedniej kwoty na konto wydawcy: Marek Barszcz, ul. Pruszkowska 4B/27, 02-118 Warszawa Alior Bank, nr: 60 2490 0005 0000 4000 7334 1825. Do nabycia również w serwisie Allegro. **Cena: 25 zł** obejmuje koszt przesyłki zwykłej.



STALOWE SZLAKI

STALOWE SZLAKI objęły patronatem wydanie książki: **Budowa i utrzymanie dróg żelaznych**, konspekt wykładów według programu przyjętego dla kursu kandydatów kolejowych, **opracował inż. H. Klimkiewicz**. Jest to reprint wydany nakładem Księgarni Historycznej według wydania z 1929 r. z egzemplarza pochodzącego ze zbiorów wydawcy. Wykłady omawiają budowę drogi i nawierzchni kolejowej. Przedstawiają budowle inżynieryjne stosowane na liniach kolejowych. Zasady budowy stacji kolejowych w zależności od ich przeznaczenia.



księgarnia historyczno-militarna
historyczna.com.pl